



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

**Control de los Costos del Servicio y su Incidencia en la Situación
Económica y Financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo
2017-2020**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Contador Público**

AUTORA

Contreras Valverde, Lesly Frida Lowroey (ORCID: 0000-0002-5603-0132)

ASESOR:

Luis Alberto, Poma Sanchez (ORCID: 0000-0002-5202-7841)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Finanzas

TRUJILLO-PERÚ

2021

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación principalmente se lo dedico a Dios por haberme dado la vida y haberme bendecido durante mi formación profesional, dándome conocimiento, salud y fuerza espiritual para poder culminar la presente investigación.

A mis padres, por forjarme en amor y valores, quienes siempre me animaron a nunca rendirme, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí, a mi hermana por su acompañamiento y ayuda incondicional.

A los profesores por el tiempo y calidad de enseñanza que me transmitieron en el desarrollo de mi formación profesional.

Agradecimiento

Primeramente, agradezco a la Universidad César Vallejo por haberme aceptado formar parte de ella y haberme abierto las puertas para poder estudiar mi carrera, así como también a los diferentes docentes que me brindaron sus conocimientos y su apoyo para seguir adelante día a día.

Agradezco también a mi Asesor de Tesis el Mg. Luis Poma por haberme brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento científico, así como también haberme tenido toda la paciencia del mundo para guiarme durante todo el desarrollo de la tesis.

Mi agradecimiento también va dirigido a la Empresa Transportes GYS por haber aceptado que se realice la presente investigación en base al trabajo que ellos realizan.

Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	15
3.1 Tipo y diseño de investigación	15
3.2 Variables y operacionalización.....	16
3.3 Población, muestra y muestreo	17
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	18
3.5 Procedimientos.....	19
3.6 Método de análisis de datos.....	20
3.7 Aspectos éticos	20
IV. RESULTADOS	21
V. DISCUSIÓN	80
VI. CONCLUSIONES	83
VII. RECOMENDACIONES	84
REFERENCIAS	85
ANEXOS	91

Índice de tablas

Tabla 1 Proceso de la prestación del servicio que la empresa Transportes GYS Trujillo maneja durante el 2017-2020.....	21
Tabla 2 Sistema de costos actual de la empresa Transportes GYS Trujillo maneja durante el 2017 al 2020.	23
Tabla 3 Costos del servicio por unidad de transporte de la empresa de transporte para el año 2017	25
Tabla 4 Costos del servicio por unidad de transporte de la empresa de transporte para el año 2018.....	28
Tabla 5 Costos de servicio de la empresa de transporte para el año 2019.....	31
Tabla 6 Costos de servicio de la empresa de transporte para el año 2020.....	34
Tabla 7 Resumen de costos de servicio por unidad de transporte	37
Tabla 8 Situación económica de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.	39
Tabla 9 Situación financiera de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.	41
Tabla 10 Fletes por Rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020	42
Tabla 11 Kilómetros recorridos por Rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020	43
Tabla 12 Proporción de los costos variables necesarios de servicio para la Ruta 1 de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	44
Tabla 13 Proporción de los costos variables necesarios de servicio para la Ruta 2 de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	46
Tabla 14 Litros de Galones de combustible necesarios por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	47
Tabla 15 Costos por galones de combustible necesarios por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	49
Tabla 16 Cantidad de Peajes por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020	51
Tabla 17 Costos de peajes anuales por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	52
Tabla 18 Costos de viatico por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	53
Tabla 19 Costos de lubricantes por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS	

SA 2017 al 2020	54
Tabla 20 Costos de repuestos por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	55
Tabla 21 Costos de llantas por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	56
Tabla 22 Costos de estiba por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	57
Tabla 23 Costos de balanza por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	58
Tabla 24 Costos de lavado y engrase por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	59
Tabla 25 Costos de cochera por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020	60
Tabla 26 Proporción de los costos fijos necesarios para la ruta 1 de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	61
Tabla 27 Proporción de los costos fijos necesarios para la ruta 2 de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.....	63
Tabla 28 Costo de servicio por viaje y por kilómetros según la unidad de transporte por diagnóstico de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020.....	65
Tabla 29 Costo de servicio por viaje y por kilómetro por las dos rutas según la unidad de transporte al aplicar un sistema de costeo de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020	68
Tabla 30 Comparación de los costos unitarios (viaje y kilómetro) entre el Diagnostico de la Empresa y el Sistema de Costeo al Aplicar de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020	72
Tabla 31 Comparación de las utilidades brutas según los costos de servicio, entre el Diagnostico de la Empresa y el Sistema de Costeo al Aplicar de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020.	75
Tabla 32 Incidencia del control de costos de servicio al aplicar un sistema de costeo en la situación económica de la de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.....	77
Tabla 33 Incidencia del control de costos de servicio al aplicar un sistema de costeo en la situación financiera de la de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.....	78

Resumen

El presente trabajo de investigación, Control de los Costos del Servicio y su Incidencia en la Situación Económica y Financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020, se realizó con el fin de determinar la incidencia del control de costos del servicio en la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020, en base al análisis de las teorías de sistema de costos y situación financiera. Para realizar el presente estudio se consideró un diseño no experimental, bajo el enfoque cuantitativo, con un alcance descriptivo de corte transversal retrospectivo, aplicando el análisis documental, extraído de la base de datos de la información contable. Se determinó que tiene incidencia de tipo positiva, debido a que al implementar un sistema de costos por Ruta, se pudo determinar los costos reales incurridos en el servicio, teniendo el costo de producción real, incidiendo en la situación financiera y económica de manera veraz, así obteniendo información financiera real, todo esto se pudo observar mediante las utilidades, la liquidez, la solvencia y el endeudamiento que se analizó por cada Ruta.

Palabras Claves: Condiciones económicas, Estado Financiero, Sector Terciario.

Abstract

The present research work, Control of Service Costs and its Incidence in the Economic and Financial Situation of the company Transportes GYS Trujillo 2017-2020, was carried out in order to determine the incidence of service cost control in the economic situation of the company Transportes GYS Trujillo 2017-2020, based on the analysis of the cost system theories and financial situation. To carry out the present study, a non-experimental design was considered, under the quantitative approach, with a descriptive scope of retrospective cross-section, applying the documentary analysis, extracted from the database of accounting information. It was determined that it has a positive impact, because when implementing a cost system per Route, it was possible to determine the real costs incurred in the service, taking into account the real production cost, influencing the financial and economic situation in a truthful way. Thus, obtaining real financial information, all this could be observed through the profits, liquidity, solvency and indebtedness that was analyzed for each Route.

Keywords: Economic conditions, Financial State, Tertiary Sector.

I. INTRODUCCIÓN

El sector transporte forma parte crucial en el desarrollo económico de un país, pues el transporte de carga por carretera es el pilar fundamental dentro de la estructura económica, ya que contribuyó como una herramienta básica para interconectar las demás actividades, por tal motivo es imprescindible que el servicio de transporte, maneje elementos que lo comprometan en el crecimiento económico, es así que las empresas de transporte con mayor participación en el sector según estadísticas de la Statista Europea, Estados Unidos está liderada por Unión Pacific con 108,400 millones de dólares, seguida de United Parcel Servicen con 81,300 millones de dólares, entre otras, Alemania con la empresa Deutsche Post, con 36, 700 millones de dólares, así mismo también hacen presencia Suecia y Japón. (Statista Reseacher & Analysis, 2020).

Respecto de los costos del servicio de las empresas transporte de diferentes países, destacan dentro de ellos los que son incurridos en combustible representando un 35% del total de costos, así mismo un 25% en personal operario. Cabe destacar que el Banco Interamericano de Desarrollo, indicó que para los países de Latinoamérica, como Argentina su estructura de costos está compuesta por el 39.7% de impuestos, en combustibles un 9.5%, en salarios un 23.8%, costos operativos y de estructura, de 17,5%, amortización con un 5.7% y renta con un 3.9%; mientras que para Chile, cuenta con combustible con un 36.8%, recursos humanos con un 29,8%, otros servicios a las unidades, con un 7.7%, servicios financieros, con un 10.6% y repuestos y accesorios del 15.1%; para Colombia, considera en su estructura de costos del servicio, un 25% para combustibles, 12% para peajes, 8% maniobras, salarios del conductor con un 10%, gastos de viajes 4% mantenimiento 8% y gastos administrativos del 36% y para México los divide en costos por tiempo con un 51.6% y costos por kilómetro con un 48.4%. (Barbero, Fiadone y Millán, 2020).

En el Perú, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática, que el sector transporte, para enero del 2020, ha crecido un 4.13%, con un representativo en el transporte de carga por carretera del 1.7% (INEI, 2020). La administración de sus costos es un aspecto esencial para la gestión de las empresas del rubro, pues

conocer a detalle de lo que cuesta el servicio, permite maximizar la eficiencia en el servicio, y reducir costos para ofrecer una propuesta más competitiva en el mercado. (Mejía y Higueta, 2020). El Ministerio de Comercio y Turismo señala que para poder medir el crecimiento económico en estas empresas hacen uso de indicadores económicos, los cuales muestran la existencia de beneficios o déficit por servicio, rutas, productos de manera que se pueda determinar los mayores y menores ingresos. (MTC, 2017).

Pero la realidad es que es una actividad muy competitiva y debida a que su participación cumple un rol importante en el crecimiento económico del país, las empresas se encuentran en constante competencia, con el propósito de brindar un servicio de calidad ya su vez generar beneficios en su situación tanto económica como financiera, Transportes GyS, empresa Trujillana que mantiene vínculo con empresas del sector minero, con la actual situación sanitaria que atraviesa el país ha incurrido en una serie de costos y gastos que en muchos casos se ha sobrepasado con el dinero que ha invertido, pues se ha visto en la necesidad de cumplir con las nuevas exigencias y alineamientos de salubridad, asumiendo el desembolso con la finalidad de evitar la pérdida de sus clientes y poder continuar con el vínculo del servicio que apunte a la mejor experiencia de los clientes, creando confianza, seguridad, calidad y entrega del servicio, pues se sabe que una entrega fallida no solo puede significar perder un cliente, sino que también este tipo de equivocaciones, errores y riesgos a la larga, pueden terminar siendo muy costosos y gran pérdida para las empresa. Ya que el transporte del bien se produjo por una deficiente gestión y/o logística que probablemente termine como una mala inversión, que resulta perjudicial para la empresa tanto financiera y económica, a ello se le suman problemas de económicos que carecen de probabilidad de supervivencia en el mercado de transporte de bienes terrestres.

De todos modos la empresa ha previsto que la mejor manera de retener a sus clientes, es realizando desembolso que brinden seguridad del bien o producto en el servicio realizado, confianza, tecnología, infraestructura, equipamiento y trabajo operativo y logístico hacia el cliente y frente a la competitividad a seguir innovando para mantener un buen crecimiento en el mercado, pero poco se

conoce la realidad de todos los costos que involucra realizar un servicio desde la recepción e ingreso a la entrega y llegada del bien o producto. Ahora bien, el problema radica de no saber distribuir los egreso que involucra un servicio, es decir no existe una oportuna contabilidad de costos de servicios que le permita saber, identificar y diferenciar los costos y gastos que se generan al realizar un servicio y así como también realizar una cotización, que pueda servir para otros nuevos clientes y con ello saber cuan satisfactorio resulta seguir invirtiendo y apostando en las entidades de servicios de transporte de bienes y carga por vía terrestre, de tal forma que la utilidad generada logre una rentabilidad razonable Y sobre las inversiones que generan costos en la prestación de servicios deben ser controlados a efectos de conocer la incidencia que tienen en el incremento de las ventas o la reducción de costos por lo que genera cambios en la liquidez rentabilidad y también en la solvencia por los préstamos que se generan además del impacto en la gestión.

Sobre la base de la realidad problemática presentada se planteó el problema general que fue ¿Cuál es la incidencia del control de costos de servicio en la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020? Del cual se desprenden los problemas específicos ¿Cuál es el actual sistema y estructura de costos de la empresa de Transportes GYS Trujillo 2017-2020? ¿Cuál es la situación económica financiera de la empresa de Transportes GYS Trujillo 2017-2020? ¿Cuáles son las desviaciones de los costos de servicio producto de la aplicación de un control eficiente de los costos en la empresa de la empresa de Transportes GYS Trujillo 2017-2020?

La presente investigación aportara a la comunidad de empresas del rubro transporte de carga, que están vinculadas con las empresas del sector minero, industrial y agrario que acaparan la región, proporcionando de esa manera una herramienta útil e indispensable, en la competencia a nivel interno que estas deben contener sobre el manejo en el control de costos del servicio, para así obtener resultados económicos y financieros que las hagan crecer en el competitivo mercado que operan. Por otro lado, este estudio busca ser una investigación que aporte como asesoramiento, guía o un manual donde, cuyo compromiso es que las empresas de servicios de carga, elaboren su estructura de

costos de servicio, y poder tener un panorama real en la identificación y agrupación de sus costos, y con ello aportar a la reducción de gastos innecesarios, que de alguna otra forma estos afecten a la situación económica financiera de las empresas. Así mismo, será tomado como un escrito respecto de la situación actual de las empresas de transporte del distrito de Trujillo, para promover en las empresas se mantengan informadas y hagan uso de un sistema de costos, o busquen ayuda en profesionales expertos en materia de contabilidad de costos.

El objetivo general de la investigación fue determinar la incidencia del control de costos del servicio en la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020. Los objetivos específicos fueron los siguientes: Diagnosticar el sistema y estructura de costos de la empresa de Transportes GYS Trujillo 2017-2020, analizar la situación económica financiera de la empresa de Transportes GYS Trujillo 2017-2020 y analizar las desviaciones de los costos de servicio producto de la aplicación de un control eficiente de los costos de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020.

El control eficiente del costo de servicio incide en una mejora de la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020.

II. MARCO TEÓRICO

Se considera como antecedentes a los trabajos de investigación, que están relacionados con el objetivo del presente estudio. De modo que, a nivel internacional, según Tenesaca (2019) estudió Costos y gastos de la empresa de servicio de transporte Trabsullonor SA. Tuvo como objetivo identificar los costos y gastos en los que se incurren para brindar el servicio de transporte en la empresa, utilizando como muestra la documentación de la empresa, realizando un estudio de diseño no experimental, descriptivo. Como resultado se concluyó que la empresa tiene problemas en la determinación de los costos del servicio, por otra parte, los precios del mismo no son establecidos de acuerdo a ellos si no con fijados exclusivamente de acuerdo a la competencia y a criterio personal. Esto ha provocado que el precio establecido por los servicios prestados no cubra el costo invertido en los mismos. Así mismo recomienda que sea indispensable la determinación de un costo con la finalidad de dar una evaluación de la presente situación financiera de la empresa, mediante el cual se pueda conocer las variables que tienen trascendencia en el precio del servicio.

Ballena (2016) en su artículo realizado de la empresa de Transporte Sánchez Polo de Ecuador sobre sus costos de servicio y la influencia que estos causan en la rentabilidad de la empresa. Tuvo como objetivo identificar la influencia que tienen los costos de servicio sobre la rentabilidad de Traspotes Sánchez, utilizó como muestra a la documentación sustentada por los Estados Financieros de la empresa, realizando un estudio no experimental, descriptivo. Hizo uso de la técnica de análisis documental, mediante el instrumento ficha de análisis. El método cuantitativo estuvo orientado, a analizar las ratios financieras, mediante un proceso computarizado en Excel. Como resultado del estudio se concluyó que la empresa lleva un control de sus costos de forma empírica, en lo que, dentro de los costos del servicio, incluye costos que no están asociados directamente, de modo que todos los que agrupa al elemento seis, fueron enviados al costo del servicio. Así mismo recomendó que la redistribución los costos que son designados directamente al servicio, para de esa manera identificar con precisión

y consistencia la existencia de la influencia del costo del servicio en la rentabilidad de la empresa.

Achata (2019) en su estudio Evaluación de los costos de servicio y su incidencia en los resultados económicos de la empresa de transporte de carga Nayaka S.R.L de la región Puno, de los periodos 2015 y 2016. Tuvo como objetivo evaluar la incidencia de los costos de servicios en los resultados económicos de la empresa, utilizó como muestra a los registros de compras, ventas y los Estados Financieros de la empresa, realizando un estudio deductivo descriptivo correlacional. Como resultado concluyo que según el análisis del costo del servicio el 53.77% corresponde al costo variable y el 26.73% al costo fijo, y respecto de los resultados económicos se evidencia mediante el estado de resultado un crecimiento progresivo de las ventas en un 22.39%. Así mismo recomienda la propuesta de un modelo de costo por unidad para el servicio, que permita lograr mayores niveles de eficiencia en la identificación de los costos fijos y variables.

López (2019) en su estudio Influencia del costo de servicio de transporte Flores Hermanos S.R.L de los periodos 2015 al 2017 de Tacna. Tuvo como objetivo establecer la medida en que los costos de servicio influyen en la rentabilidad de la empresa, utilizó como muestra al último reporte de costos del servicio mensual y el Estado de Resultados de los periodos 2015 al 2017, realizando un estudio descriptivo longitudinal, causal. Como resultado del estudio se concluyó que en los años analizados los costos y gastos han crecido en conjunto con la utilidad generada y que los costos indirectos y los gastos indirectos han sido los que han tendido una pendiente creciente. Así mismo recomienda que la reestructuración del sistema de costos, analizando las cuentas y los destinos de los rubros más representativos.

Flores y Valdivieso (2019) en su estudio Determinación del costo de servicio en la empresa de transporte de carga Juter distribuciones y servicios S.R.L de Chimbote. Tuvo como objetivo evaluar el costo de servicio de la empresa, utilizaron como muestra a todos los costos de servicio que posee la empresa, realizando un estudio descriptivo y propositivo. Como resultado de la investigación

se concluyó que no se realiza la distribución correcta de los costos del servicio, presentando así problemas en el control, ya que se vienen considerando dentro de los costos directos, solo a el consumo de combustible, además que no se realiza la depreciación de los bienes. Así mismo recomiendan la implementación de un sistema de costos.

Flores (2019) en su estudio Estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa de la empresa de Transporte Chiclayo. Tuvo como objetivo poder realizar una propuesta en base a la estructura de costos del servicio con el fin de determinar la utilidad operativa de la empresa, utilizó como muestra al gerente, al contador y a los documentos contables de los años 2016 y 2017, realizando un estudio descriptivo, de diseño no experimental. Como resultado de la investigación se concluyó que el estado de la utilidad operativa se encuentra en el 13.54%, lo que demuestra que la empresa es rentable, sin embargo, se puede ver que, a mayor costo del servicio, menor utilidad u viceversa. Así mismo recomienda que la empresa realice una estructura de costos detallada, donde se distribuyan apropiadamente los costos, con el fin de poder determinar la utilidad operativa con precisión.

Palomino y Rojas (2017), en su investigación realizado sobre la empresa de transporte de carga Valentin y Valentino SAC, de los periodos 2014 al 2016, tuvo como objetivo determinar el nivel de relación entre los costos del servicio y los resultados económicos y financieros de la empresa. La metodología aplicada fue de nivel descriptivo, de diseño no experimental, en la que hizo uso de la técnica de revisión documental, en la que utilizo las hojas de registro para recolectar la información. Concluyo que los costos de servicio Al considerar la estructura de los costos de servicios, es importante mencionar que se ha realizado la revisión documental y se han establecido los componentes de los costos de servicios según costos de materiales, costo de personal y costos indirectos. Los costos y gastos de servicios que se consumió por cada tonelada transportada en el 2014 los índices de ratios son bajos a comparación con el 2015 donde muestra ratios elevados en el mes de diciembre de 6.50, y lo más bajo en el mes de noviembre de 2.08, así mismo en el 2016 el ratio más alto es en el mes de noviembre donde

muestra 14.68 es lo máximo que se consumió por cada tonelada transportada, y el más bajo en el mes de noviembre de 0.41.

Blanco (2018) en su investigación realizada en la empresa de transporte de carga Santa Rosa, Apostol, Nueva Alianza y San Francisco SRL todas de Puno, del año 2015, tuvo como objetivo determinar los costos del servicio y su incidencia en la situación económica financiera de la empresa. Fue un estudio de tipo descriptivo, de diseño no experimental, en el que se hizo uso de la técnica revisión documental, mediante los instrumentos guías de análisis documental, con los que se obtuvo los costos del servicio, y los elementos de los estados financieros con los que se interpretó la situación económica financiera de las empresas. Concluyó que los costos de servicios, que están compuestos por los costos directos e indirectos, para la empresa Apostol, ha tenido un costo de servicio de S/9,618, Santa Rosa, con S/ 9, 411.96, San Francisco con S/ 9, 539.11 y Nueva Alianza con S/ 9, 390.37. En cuanto a la situación económica se han determinado ratios financieras de rentabilidad económica, para Apostol tiene un resultado negativo de menos 20.84%, para Santa Rosa se encuentra en recuperación económica con un índice de 1.7%; para San Francisco se encuentra en proceso mínimo de rendimiento económico con un 5.76% y Nueva Alianza se encuentra en un proceso de generación económica con un 8.19% de rendimiento económico. Y por último en la situación financiera la empresa Apostol, tiene un resultado negativo de menos 139.83%, Santa Rosa cuenta con un retorno de inversión de 1.48% al igual que la empresa San Francisco con una recuperación del 5.37% y la empresa Nueva Alianza con un retorno de inversión del 13.35%.

Che Leon (2017) en su investigación sobre la empresa de transportes Dorado SAC, de los periodos 2013 al 2015 tuvo como objetivo determinar la incidencia de la estructura de costos del servicio en la situación económica financiera de la empresa. Fue un estudio de tipo descriptivo, de diseño no experimental, haciendo uso de la técnica de revisión documental, mediante las guías de análisis de contenido en los que se agruparon los elementos del costo de servicio y para la situación económica y financiera se extrajo información e los estados financieros para calcular las diferentes ratios financieras. Concluyó que la estructura de costos del servicio que posee la empresa no es la apropiada, por la cual los

costos del servicio son elevados, pero de ser el caso de aplicar una apropiada estructura la cual incidiera en la situación económica financiera de la empresa, en lo que respecta a su liquidez la empresa cuenta con un S/8.20, S/0.57 y S/50.10 por cada año. Mientras que como solvencia se tiene dentro de la autonomía financiera un S/0.50, S/ 0.41 y S/0.45 por cada año analizado y como rentabilidad el margen de beneficio bruto sobre las ventas le corresponde a 23.06%, 40.41% y 87.90%.

Teorías relacionadas al tema, el contenido de la presente investigación se basa en el costo del servicio en una empresa de transporte de carga y la situación económica financiera de la misma, para ello es necesario que se entiendan algunos conceptos básicos sobre el costo y sus elementos que lo componen, así como a los conceptos que agrupan a la situación económica y financiera y a los indicadores mediante los cuales se pueden evaluar.

Los costos de servicio tienen su origen según Calderón (2018), en la contabilidad de costos es una rama especializada de contabilidad general, por medio del cual, se acumulan y obtienen datos e información relacionada con la producción de bienes o servicios, los cuales serán objeto de venta o utilizados por la misma empresa; abarca diversos procedimientos de cálculo, formas de registro y preparación de resúmenes, los cuales finalmente serán objeto de análisis e interpretación a efecto de poder tomar decisiones (p. 1).

Zevallos (2017), define que “el costo de servicio, es el reconocimiento de los costos derivados de la prestación de servicios de actividades comunes u ordinarias, las cuales requieren de cierta técnica y procedimiento; y para lo cual se debe tomar en cuenta todos los gastos como: personal, insumos y otros recursos utilizados para brindar dicho servicio, que se va a caracterizar por ser intangible y de consumo inmediato (pág. 5).

Según Chambergro (2017), el costo de servicio, son aquellos gastos en los que se incurren con la finalidad de brindar un servicio determinado, el cual siendo un intangible, no es posible de almacenar o inventariar; por otro lado, se debe

considerar que en la producción de dicho intangible intervienen fundamentalmente la mano de obra y materiales indirectos respectivamente. (p.81)

Además, Jara (2018) explicó: “El Costo del Servicio, se desarrollan en empresas, donde solo se realizan la prestación de servicios. Cada uno de estos servicios, cuentan con diferente costo para cada uno de ellos. No fabrican productos, sino servicios tangibles, en los que se considera mano de obra y costos indirectos. (p.56).

Asimismo, Choy (2017) indicó que un sistema de costos implica identificar los costos que intervienen en la prestación del servicio a través de técnicas y procedimientos, los cuales se deben tener en cuenta al prestar el servicio, los suministros directos, la mano de obra y los costos indirectos de fabricación. De esta forma las empresas de transporte de carga podrán realizar un diagnóstico adecuado de su actual sistema y la estructura del costo que se maneja dentro de la empresa (p. 7).

Michue (2016), afirma que los costos de servicio, son los desembolsos necesarios para brindar un servicio específico y en el beneficio obtener un beneficio.

Hansen y Mowen (2017), afirma que forman parte de los costos de servicio los suministros, la mano de obra e insumos de capital también mencionan que los servicios no solo se generan cuando el proveedor realiza una actividad a su cliente si no también cuando el cliente realiza una actividad haciendo uso de bienes e instalaciones de terceros.

Los costos de servicios se encuentran clasificados por componentes tales como la mano de obra directa factor primordial, los materiales directos que son los suministros, los costos indirectos de fabricación que tienen como objetivo suministrar todas las erogaciones para distribuir adecuadamente los costos y con estos determinar el precio del servicio. (Rojas, 2017).

Los elementos que corresponde al costo del servicio se agrupan según Chambergo (2017) indicó: “Los elementos de la estructura del costo del servicio

son los suministros directos, la mano de obra directa y los costos indirectos del servicio” (p.83).

Los suministros directos en las empresas de transporte son el principal componente que permite la realización del servicio, es por ello que Rojas (2017) indicó: “constituyen el primer elemento de los costos de servicio, se definen como aquellos materiales que se pueden identificar claramente, y son necesarios para brindar el servicio y cuyo importe sea considerable” (p. 34).

Según Chambergo (2017) Nos explica, que están constituidos por los llamados “Suministros Diversos” los cuales permiten la operatividad del equipo – Unidad de Transporte- en las condiciones más adecuadas para brindar el servicio; estos costos lo constituyen los siguientes elementos: Combustible, llantas, aceites, grasas, repuestos y Accesorios; entre otros. (p.524.)

La mano de obra según Chambergo (2017), En las empresas de Servicio, la Mano de Obra Directa viene a ser fundamental porque es la generadora de este producto intangible, en efecto se puede considerar como tales a los salarios, prestaciones y demás pagos al personal directamente relacionado con el servicio; por ejemplo, en una empresa de transporte la mano de obra directa sería los sueldos de los choferes y ayudantes (p.67).

Así mismo para Chambergo (2017) describió: “que, en las empresas de servicios, la mano de obra es un elemento principal en el que abarcan salarios, prestaciones y demás pagos que están directamente relacionados con el servicio.” (p. 67).

Los costos indirectos de fabricación según Rincón y Villareal (2016) sostuvieron: “los costos de fabricación, que no se pueden identificar con rapidez dentro del costo del servicio, porque no forman parte directa dentro de la prestación del servicio, o porque su cálculo para integrarlo directamente al servicio es bastante complejo porque su precio es imperceptible” (p.263).

Por otro lado, la situación económica y financiera de la empresa indica Business School Harvard que ambos determinan el valor presente de la situación actual de

la empresa, identificando de esa manera los costos que se han incurrido y los beneficios producto de la gestión de la misma. (Harvard, 2019).

Zanw (2017) indica que: “La situación financiera es la liquidez con la que cuenta la empresa para hacer frente a sus pagos. La situación económica es la Solvencia con la que cuenta la empresa, lo cual se refleja en Estado de resultado”. (p.10)

Apaza (2017) indicó que la situación económica de una empresa es la capacidad que tiene la misma para generar resultados positivos, pero esto no es situación económica, esto es rentabilidad de la empresa. Situación económica, hace referencia al patrimonio de la persona, empresa o sociedad en su conjunto, es decir, a la cantidad de bienes y activos que posee y que les pertenecen.

Apaza (2017) indico que la situación financiera es el estado en el que se encuentra la estructura del patrimonio de una empresa deducido del estudio e interpretación del balance de situación por relación con la cantidad y proporción de capitales propios y ajenos, su utilización y grado de eficacia atendiendo a la actividad que ésta desarrolla. La Situación financiera consiste en ver si la empresa ha distribuido adecuadamente sus activos y pasivos para estar en condiciones de cumplir con el pago de sus obligaciones y compromisos, dentro de los plazos establecidos, sin dificultades y continua con sus actividades normalmente. Situación financiera, se refiera la capacidad que poseen esas personas, empresas o sociedad de poder hacer frente a las deudas que tienen o, lo que es lo mismo, de la Liquidez de la que disponen para poder pagar sus deudas.

Ordoñez (2018) La Situación financiera consiste en ver si la empresa ha distribuido adecuadamente sus activos y pasivos para estar en condiciones de cumplir con el pago de sus obligaciones y compromisos, dentro de los plazos establecidos, sin dificultades y continua con sus actividades normalmente.

Los resultados económicos, hace referencia a la situación económica de la empresa, refiriéndose al conjunto de bienes que conforman el patrimonio de la empresa. (Universitat d'Alacant, 2018).

Por su parte los indicadores económicos, representan a las magnitudes que reflejan la evolución de la actividad económica. Considerando entre ellos a los costos de servicios, en relación con los beneficios por sus ingresos, ya sean estos la rentabilidad operativa y neta del ejercicio. (Asset Management, 2018).

Los resultados financieros, hace referencia a la situación financiera de la empresa, inclinándose a la disposición que tiene esta en el manejo de sobre sus deudas o la capacidad de cumplir con estas. (Universitat d'Alacant, 2018).

Utilidad operativa u Utilidad operacional: “se centra en los ingresos y los gastos operacionales, estos ingresos y gastos son los que están directamente relacionados con la actividad principal de la empresa” (Broseta, 2016). Margen de utilidad operativo: “Esta ratio expresa la utilidad obtenida por la empresa, por cada UM de ventas. Lo obtenemos dividiendo la utilidad antes de intereses e impuestos por las ventas” (Aching, 2018, p.29).

Utilidad neta: “Utilidad resultante después de contabilizar los gastos y los ingresos no operacionales, como los impuestos o la reserva legal. Esta utilidad es, a fin de cuentas, la que se distribuye efectivamente a los socios de la empresa” (Estela, 2018). Margen de utilidad neta: “Relaciona la utilidad líquida con el nivel de las ventas netas. Mide el porcentaje de cada UM de ventas que queda después de que todos los gastos, incluyendo los impuestos, han sido deducidos” (Aching, 2018, p.30).

Para Sánchez (2017), la rentabilidad económica o de la inversión es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento de los activos de una empresa con independencia de la financiación de los mismos. De aquí que, según la opinión más extendida, la rentabilidad económica sea considerada como una medida de la capacidad de los activos de una empresa para generar valor con independencia de cómo han sido financiados, lo que permite la comparación de la rentabilidad entre empresas sin que la diferencia en las distintas estructuras financieras, puesta de manifiesto en el pago de intereses, afecte al valor de la rentabilidad.

Sánchez (2017) explica que la rentabilidad financiera o del capital, denominada en la literatura anglosajona return on equity (ROE), es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento obtenido por sus capitales propios, generalmente con independencia de la distribución del resultado. La rentabilidad financiera puede considerarse así una medida de rentabilidad más cercana a los accionistas o propietarios que la rentabilidad económica, y de ahí que teóricamente, y según la opinión más extendida, sea el indicador de rentabilidad que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios.

Por su parte los indicadores financieros, representan a los índices que dentro del Balance facilitan un análisis detallado del desempeño de la empresa, que refleja la capacidad que la empresa para alcanzar y mantener un equilibrio financiero. Considerando entre ellos a los índices de liquidez, y solvencia y el ROI y ROE (Asset Management, 2018).

La solvencia, con estas razones medimos el monto total de dinero que nos dieron los terceros y usamos para generar utilidades para beneficio propio. Es decir, si mayor es el índice, mayor es la cantidad de dinero que adeudamos a otras personas. (Gonzáles, 2018, págs. 54-56). Ratio de endeudamiento a corto plazo, mide la relación entre los fondos a corto plazo aportados por los acreedores y los recursos aportados por la propia empresa. Ratio de endeudamiento a largo plazo, mide la relación entre los fondos a largo plazo proporcionados por los acreedores, y los recursos aportados por la propia empresa.

Razones de liquidez Se aplican para determinar la capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. Con estas razones se obtiene información sobre la solvencia y su capacidad para enfrentar adversidades. (Van & Wachowicz, 2016). Liquidez corriente mide la liquidez corriente que la empresa tiene para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. (Flores, 2018, pág. 219). Prueba ácida Mide la liquidez corriente de una manera más apropiada ya que descarta los inventarios y los gastos. (Flores, 2018, pág. 190).

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

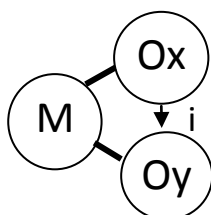
Tipo

La presente investigación que se desarrolla es de tipo aplicada, según los Concytec (2018) precisaron que: “se orienta la determinación mediante el conocimiento científico, haciendo uso de medios como metodología, protocolos y tecnologías, con el fin de responder a una necesidad” (p. 43). Es así que, haciendo uso de las teorías ya existentes sobre los costos de servicios y de la situación económica financiera, se dará solución a la problemática planteada en la empresa de Transporte de carga GYS SAC de la ciudad de Trujillo.

Diseño de investigación.

La investigación tiene un diseño no experimental, descriptivo de corte transversal retrospectivo porque nos indica referencias a periodos pasados.

A continuación, se representa el diseño de investigación de forma gráfica:



Leyenda:

M: La Muestra

Ox: Observación de la variable X. (Control de costos de servicios)

Oy: Observación de la variable Y. (Situación económica financiera)

i: Incidencia

Enfoque

De acuerdo al enfoque, la investigación es de tipo cuantitativo, según Hernández, Fernández y Batista (2015) indicaron: “las investigaciones cuantitativas, responden a un patrón predecible, que se encuentre estructurado que consideren las decisiones críticas respecto al método para considerarse antes de la recolección de datos” (p. 6). Tal que en la investigación se hará uso de análisis estadístico, en el que se procesará la información recolectada, permitiendo de esa manera la contratación de hipótesis.

3.2 Variables y operacionalización

Variable independiente: Costo de servicio

Zevallos (2017), define que “el costo de servicio, es el reconocimiento de los costos derivados de la prestación de servicios de actividades comunes u ordinarias, las cuales requieren de cierta técnica y procedimiento; y para lo cual se debe tomar en cuenta todos los gastos como: personal, insumos y otros recursos utilizados para brindar dicho servicio, que se va a caracterizar por ser intangible y de consumo inmediato, (pág. 5).

Variable dependiente: Situación económica y financiera

Apaza (2017) indicó que la situación económica de una empresa es la capacidad que tiene la misma para generar resultados positivos, pero esto no es situación económica, esto es rentabilidad de la empresa. Situación económica, hace referencia al patrimonio de la persona, empresa o sociedad en su conjunto, es decir, a la cantidad de bienes y activos que posee y que les pertenecen.

Ordoñez (2018) La Situación financiera consiste en ver si la empresa ha distribuido adecuadamente sus activos y pasivos para estar en condiciones de cumplir con el pago de sus obligaciones y compromisos, dentro de los plazos establecidos, sin dificultades y continua con sus actividades normalmente.

3.3 Población, muestra y muestreo

Población:

La población de estudio, está constituida por los informes de costos y los estados financieros en los que incluye al estado de situación financiera, al estado de resultados y el estado de costos de servicio de la empresa de Transportes GYS Trujillo, en los periodos de 2017 al 2020, proporcionada por el área contable de la empresa, es así que para determinar la población de estudio se tomó en cuenta los criterios de inclusión y exclusión mencionados a continuación:

A. Criterios de inclusión: Según lo indicaron Gómez, Villasis y Miranda (2016) los criterios de inclusión, están representados por los caracteres que hacen semejantes a cada uno de los sujetos que serán estudiados.

Es por ello que en la investigación se tomará a todos los estados financieros; el estado de situación financiera, el estado de resultado y el estado de costo de servicio, además de las notas a los estados financieros de los últimos cinco años, comprendidos del año 2017 al 2020.

B. Criterios de exclusión: Así mismo los autores mencionados, precisaron que el no contar con las características que los vincule o asemeje al contexto en el que se está desarrollando la investigación, por lo cual no serán elegidos ni formaran parte del estudio.

Es por ello que en la investigación se excluye a los estados financieros que no se encuentren en el periodo a analizar, además que no sean importantes en la determinación del costo del servicio y en la situación financiera y económica de la empresa.

Muestra:

Tamaño de la muestra representativa estará conformado por los elementos del estado de situación financiera, el estado de resultado y el estado de costo servicio de los cinco años que serán evaluados.

Muestreo:

Con el fin de determinar el tamaño de la muestra que será estudiada se empleará el método no probabilístico, aplicándose el muestreo por conveniencia, seleccionando a los elementos que conforman que se encuentran en el estado de situación financiera, el estado de resultado y el estado de servicio y sus anexos.

Marco muestral:

Tabla 1 Marco muestral de la investigación

Lista detallada de las unidades de muestreo				
Años	Unidad de muestreo			
2017	Elementos	del	Estado	de
	situación financiera			
2018	Elementos	del	Estado	de
	Resultado			
2019	Elementos	del	Estado	de
	costo			
2020	Elementos	del	Estado	de
	servicio			

Nota: Lista detallada de las unidades de muestreo, elaborada por el investigador.

Unidad de análisis

Cada uno de los elementos del estado de situación financiera, el estado de resultado y el estado de servicio.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica

La técnica utilizada en la investigación será el análisis documental como indicó Hernández, Fernández y Baptista (2016), donde se realiza una revisión de los documentos, registros y archivos físicos o virtuales, se usa para realizar un estudio con un tipo de comunicación objetiva y sistematizada que cuantifica la información o contenido en grupos o subgrupos. Esta técnica nos permite obtener una información centralizada de los documentos, los cuales pueden ser analizados con disposición brindando lo más específicos de estos.

Instrumento

A su vez al emplear el instrumento de recolección de datos las guías de análisis documental que según Tamayo y Silva (2015), indican que es, una herramienta más comúnmente utilizada son las fichas de registro de la información del análisis documental, lo que ayudará a recoger datos de fuentes como lo son los estados financieros, estado de situación financiera, estado de resultados y estado de servicio y registros de costos del servicio.

Validez

La validez, para los autores Reyes y Sánchez (2015) sostuvieron que calcular la validez del instrumento que se utilizará en la investigación, se realiza para demostrar la efectividad y los aspectos que respalde la medición de la capacidad de los resultados. (p.167). Los instrumentos serán validados a través del Criterio de Juicios de Expertos, proporcionados por la universidad, quienes validarán el cuestionario por cada una de las variables.

3.5 Procedimientos

Los datos serán recolectados mediante las hojas de registro de la información del análisis documental, lo que ayudará a recoger datos de fuentes como lo son los estados financieros, estado de situación financiera, estado de resultados y estado de costos de servicio y reportes de costos del servicio, costos de suministros, consumo de mano de obra y consumo de costos indirectos. Para la variable los costos del servicio serán ordenados en el programa de informático de Excel, según los cinco años que se pretenden analizar, formando así su primera base de datos, para la variable situación económica y financiera se identificarán los ratios

para la situación económica y los ratios para la situación financiera, extrayéndose los elementos necesarios de los diferentes estados financieros, y así se formará la segunda base de datos de los cinco años en análisis.

3.6 Método de análisis de datos

Según Pino (2018), para el análisis de los procedimientos, se aplicará un análisis descriptivo, el cual permitirá delimitar el comportamiento de las dimensiones que corresponden al costo del servicio y de la situación económica financiera. Para el análisis, se hará uso del programa informático Excel, en el cual se crearán las bases de datos que se obtendrán de las fichas de registro, que se extraerán de la información de los estados financieros. Para su presentación será ordenada, clasificada y calculada para poder demostrar los objetivos de la investigación.

3.7 Aspectos éticos

En la presente investigación se protegió la identidad de cada una de las personas que intervinieron en el programa y se tomaron en cuenta las consideraciones éticas como el consentimiento de la entidad, confidencialidad, libre participación y anonimato de la información.

Respeto a la autoría de las fuentes de información, haciendo uso de la normativa de redacción y citación Normas APA séptima edición 2020.

Cumplimiento de los principios de bioética.

Cumplimiento de los principios éticos del colegio de contadores a los que pertenecemos.

Permisos de los representantes legales de la Empresa de Transporte, se solicitó mediante carta de permiso a la empresa GYS SAC la autorización para realizar el estudio, aplicar los instrumentos al acceso a los estados.

Autorización de los sujetos investigados, será de acceso restringida la información que la empresa proporcionará.

Cumplimiento con los aspectos éticos del Vicerrectorado de investigación UCV.

IV. RESULTADOS

En el presente capítulo se presenta los resultados del desarrollo de los objetivos específicos comenzando por el objetivo específico, Diagnosticar el sistema y estructura de costos de servicio de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020.

A efectos del desarrollo del presente objetivo específicos, se realizó mediante el análisis documental, empleando las guías de análisis documental, en el que se pudo identificar de acuerdo a la información proporcionada, el actual sistema de costos que la empresa Transportes GYS Trujillo maneja durante el 2017-2020.

Primero se reconocerá el proceso de la prestación del servicio de la empresa que ha manejado en los últimos cuatro años.

Tabla 1 Proceso de la prestación del servicio que la empresa Transportes GYS Trujillo maneja durante el 2017-2020.

Inicio	Servicio	Fin
Etapa 1: Aceptación de servicio	Etapa 3: Organización del servicio	Etapa 5: Etapa de cierre de servicio
Contacto con el cliente	Emisión de la orden de servicio	
Solicitud de pedido	Planificación y organización del servicio	Facturación y cobro del servicio
Etapa 2: Asignación de Recursos		
Asignación de vehículo	Reporte de supervisión de Carga	Entrega de la carga
Asignación de Chofer	Ordenes de trabajo	
	Entrega de viáticos	
	Etapa 4: Etapa de seguimiento de servicio	
	Cumplimiento de las políticas de trabajo	
	Prestación del servicio	
	Seguimiento del servicio	

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

La prestación del servicio inicia en el área de operaciones, la cual tiene a su cargo el contacto directo con las empresas en este caso, la empresa solo mantiene vínculo con la empresa minera Consorcio Minero Horizonte, la atención está dirigida a las diferentes rutas que se cubren y al tipo de material que se transporta. Es decir, reconocida la ruta, Trujillo -Retamas, Retamas- Trujillo, Retamas- Lima, Lima- Retamas. Y para finalmente asignar al vehículo para el servicio se identifica al producto que se transporta, Petróleo, Carbón, entre otros materiales. Así se identificará si será un contenedor, una plataforma o una cisterna la que atenderá el servicio. Una vez iniciado el servicio se recibe formalmente la emisión de la orden del servicio, se planifica y organiza la carga del material, se supervisa la carga, se inicia el viaje y se da seguimiento mediante el GPS con el que cuentan instaladas las unidades. El área de operaciones finalmente eleva al área de ventas la facturación del servicio para ser cobrado al crédito o contado. Y finalmente se entrega la carga, y se realiza el pago o se espera entre 15 y 30 días para que realicen el depósito.

Dado que la empresa de transportes GYS Trujillo provee información limitada en cuanto a sus componentes del costeo por absorción, se estaría hablando de un sistema periódico de acumulación de costeo absorbente de tipo anual, el cual identifica el costo por cada unidad de transporte

La empresa clasifica sus costos mediante el método de costeo absorbente, agrupando en costos variables y costos fijos del servicio de transporte, por cada unidad de transporte que posee. A continuación, se presentará la estructura que la empresa maneja en base a su costeo absorbente.

Tabla 2 Sistema de costos actual de la empresa Transportes GYS Trujillo maneja durante el 2017 al 2020.

Sistema de costeo Variable		
Unidad de transporte	Suministros Directos	Costos Indirectos
AKU- 943	Llantas	Depreciación
T8M-875	Combustible	
T5G-839	Lubricantes	Impuesto Vehicular
T5W-889	Repuestos	Cochera Container
T7F-857		Cochera Plataforma
		Montacarga
		Mecánico
		Estiba Trujillo
	MOD	
	SCTR SALUD	
	SCTR PENSION	
	ESSALUD	
	Salarios de conductor	
		TRACKLOG
		Monitoreo GPS
		P. Responsabilidad Civil
		P. Todo Riesgo
		SOAT
		Extintor
		Revisión Técnica (1 AÑO)
		Revisión Técnica (6 meses)
		EPPS
		lavado y engrase
		Balanza Trujillo
		Peajes
		Capacitación Fonseca
		Capacitación Fonseca
		CIANURO
		Capacitación Nivel I
		Capacitación Nivel II
		Capacitación Nivel III
		Implementos de unidad

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

La empresa tiene estructurado este sistema de costeo absorbente, en el cual se le asigna a cada unidad de transporte, al contenedor AKU- 943, a las plataformas T8M-875, T5G-839, a las cisternas T5W-889 y T7F-857, los costos fijos y los costos variables, este sistema se lleva de manera mensual. De lo cual se puede ver la deficiencia con la cual, la empresa maneja el control de sus costos de servicio, ya que asigna sus costos por unidades de transporte, los cuales deberán ser agrupados por ruta de servicio o por tipo de carga transportada, ya que por cliente no se puede realizar, pues la empresa cuenta con un solo cliente que es Consorcio Minero.

A continuación, se presentará el sistema de costos de que maneja la empresa, de los últimos cuatro años, en los que de su sistema tradicional, se han distribuido de acuerdo a los elementos que corresponden a suministros, mano de obra y costos indirectos del servicio. Los cuales son presentados por unidad de transporte, en este caso por las 5 unidades.

Detalladamente en la composición de los costos de suministros, se agruparon a los costos por Combustibles, Lubricantes, Repuestos en los que se han considerado a las Llantas.

La mano de obra se considera al pago de los conductores y de los beneficios sociales que corresponden por ley.

En los costos indirectos del servicio, se han agrupado detalladamente a los Seguros que se pagan, como SCTR SALUD, SCTR PENSION, GRE, P. Responsabilidad Civil, P. Todo Riesgo, SOAT, Impuesto Vehicular, Peajes, Alquileres en el que se encuentra a alquiler de Monto carga, pago de Estiba Trujillo, Balanza Trujillo, Leasing, Cochera Container, Cochera Cisterna, Cochera plataforma, TRACKLOG, Monitoreo GPS, Capacitación Fonseca, Capacitación Fonseca CIANURO, Capacitación Nivel I, Capacitación Nivel II, Capacitación Nivel III, Ant. Penales y Policiales, examen Médico, Implementos de unidad, Revisión Técnica (1 AÑO), Revisión Técnica (6 meses), Mano de obra indirecta, Lavado y engrase y Mecánico.

Estos serán presentados de los años 2017, 2018, 2019 y 2020 de las 5 unidades de transporte de la de la empresa de Transportes GYS Trujillo.

Tabla 3 Costos del servicio por unidad de transporte de la empresa de transporte para el año 2017

Elementos del costo de servicio		2017				
		AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	Combustibles	85,513.43	63,677.50	75,083.66	68,626.40	66,608.00
	Lubricantes	836.56	395.00	720.00	4,011.66	5,039.00
	Repuestos	7,725.73	4,638.12	4,206.23	7,720.00	10,694.00
	Llantas	12,719.93	4,533.62	4,033.91	16,462.53	9,260.00
	TOTAL DE S.D.	106,795.66	73,244.24	84,043.80	96,820.59	91,601.00
Mano de obra	Sueldos	44,954.02	30,360.00	75,314.02	19,200.00	19,200.00
	Conductor 1	22,477.01	19,200.00	19,200.00	19,200.00	19,200.00
	Conductor 2	22,477.01	11,160.00	11,160.00		
	Beneficios sociales	2,361.36	3,832.54	3,509.38	2,008.80	2,008.80
	EPPS	352.56	352.54	29.38	-	-
	ESSALUD	2,008.80	3,480.00	3,480.00	2,008.80	2,008.80
	TOTAL DE MOD	47,315.38	34,192.54	78,823.40	21,208.80	21,208.80
	Seguros					
	SCTR SALUD	1,416.00	900.00	900.00	1,416.00	1,416.00
	SCTR PENSION	1,458.48	915.24	915.24	1,458.48	1,458.48
	GRE	64.90	64.90	64.90	64.90	64.90
	P. Responsabilidad Civil	2,535.05	2,535.05	2,535.05	211.25	-
	P. Todo Riesgo	-	-	-	17,665.71	16,231.94
	SOAT	220.00	186.44	186.44	220.00	220.00
	Impuesto Vehicular	5,051.33	5,051.34	-	-	-
Costos indirectos de servicios	Peajes	7,053.87	1,378.11	1,480.60	1,483.20	1,483.20
	Alquileres					
	Montacargas	4,055.15	-	-	-	-
	Estiba Trujillo	4,727.00	3,457.63	0	0	0
	Balanza Trujillo	705.92	867.00	835.60	0	0
	Leassing	127,118.64	127,118.64	0	0	0
	Cochera Container	3,000.00	-	-	0	0
	Cochera Cisterna	150.00	150.00	1,800.00	1,800.00	1,800.00
	Cochera plataforma	1,800.00	1,800.00	1,800.00	50.00	-
	TRACKLOG	600.00	600.00	50.00	-	-
	Monitoreo GPS	480.00	50.00	600.00	480.00	480.00
	Capacitacion Fonseca	350.00	700.00	700.00	1,900.05	1,900.05
	Capacitacion Fonseca CIANURO	1,500.00	-	-	-	-
	Capacitacion Nivel I	1,300.00	-	-	-	-
	Capacitacion Nivel II	1,400.00	-	-	-	-
	Capacitacion Nivel III	4,600.00	164.04	13.67	-	-
	Ant. Penales y Policiales	300.00	164.04	164.04	164.04	300.00
	examen Medico	126.00	248.64	248.64	126.00	126.00
	Implementos de unidad	8,126.00	6,996.00	583.00	583.00	436.33
	Revision Tecnica (1 AÑO)	-	-	84.75	-	-
	Revision Tecnica (6 meses)	100.00	127.12	127.12	100.00	
	Mano de obra indirecta					100.00
	Lavado y engrase	915.00	711.86	3,796.61	930.00	840.00
	Mecanico	1,918.99	2,235.00	408.19	603.00	898.00
	TOTAL DE CIF	181,072.34	156,421.05	17,293.84	29,255.63	27,754.90
	TOTAL DE COSTO DEL SERVICIO	335,183.38	263,857.84	180,161.04	147,285.02	140,564.70

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

Los resultados de los costos de servicio para el año 2017, muestran que la empresa lo ha separado por unidades de transporte, en el que, el contenedor de placa AKU-943 tiene costos de suministros por un total de S/106,795.66 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 47,315.38 , y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 181,072.34 , teniendo un costos total del servicio de S/ 335,183.38 . La plataforma con placa T8M-875, tiene costos de suministros por un total de S/ 73,244.24 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 34,192.54, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 156,421.05, teniendo un costos total del servicio de S/ 263,857.84. La plataforma con placa T5G-839, tiene costos de suministros por un total de S/ 84,043.80 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 78,823.40, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 17,293.84, teniendo un costos total del servicio de S/ 180,161.04. La cisterna con placa T5W-889, tiene costos de suministros por un total de S/ 96,820.59 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 21,208.80, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/

29,255.63, teniendo un costos total del servicio de S/ 147,285.02. La cisterna con placa T7F-857, tiene costos de suministros por un total de S/ 91,601.00 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 21,208.80, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 27,754.90, teniendo un costos total del servicio de S/ 140,564.70.

Se puede indicar que para el contenedor los costos más representativos corresponden a los costos indirectos del servicio, ya que representan el 43% del total de los costos del servicio, en la misma situación se encuentra la plataforma T8M-875, que sus costos indirectos representan el 59% del total, mientras que la plataforma T5G-839 sus costos más representativos son los suministros y la mano de obra con un 47% y un 44% respectivamente, y como costos indirectos apenas un 10%, mientras que las cisternas concentran sus costos en los suministros que alcanzan porcentajes del 66% y 65% para ambas, y como mano de obra apenas con 14% y 15% y con costos indirectos del servicio del 20% del total de los costos de servicios, este es el panorama para el año 2017.

Tabla 4 Costos del servicio por unidad de transporte de la empresa de transporte para el año 2018

Elementos del costo de servicio		2018				
		AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	Combustibles	88,933.97	66,224.60	78,087.01	71,371.45	69,272.32
	Lubricantes	870.03	410.80	748.80	4,172.13	5,240.56
	Repuestos	8,034.76	4,823.64	4,374.48	8,028.80	11,121.76
	Llantas	13,228.73	4,714.97	4,195.27	17,121.03	9,630.40
	TOTAL DE S.D.	111,067.49	76,174.01	87,405.56	100,693.41	95,265.04
Mano de obra	Sueldos	46,752.18	31,574.40	78,326.58	19,968.00	19,968.00
	Conductor 1	23,376.09	19,968.00	19,968.00	19,968.00	19,968.00
	Conductor 2	23,376.09	11,606.40	11,606.40	-	-
	Beneficios sociales	2,455.81	3,985.84	3,649.75	2,089.15	2,089.15
	EPPS	366.66	366.64	30.55	-	-
	ESSALUD	2,089.15	3,619.20	3,619.20	2,089.15	2,089.15
	TOTAL DE MOD	49,207.99	35,560.24	81,976.33	22,057.15	22,057.15
	Seguros	-	-	-	-	-
	SCTR SALUD	1,472.64	936.00	936.00	1,472.64	1,472.64
	SCTR PENSION	1,516.82	951.85	951.85	1,516.82	1,516.82
	GRE	67.50	67.50	67.50	67.50	67.50
	P. Responsabilidad Civil	2,636.45	2,636.45	2,636.45	219.70	-
	P. Todo Riesgo	-	-	-	18,372.34	16,881.22
	SOAT	228.80	193.90	193.90	228.80	228.80
	Impuesto Vehicular	5,253.38	5,253.39	-	-	-
	Peajes	7,336.03	1,433.23	1,539.82	1,542.53	1,542.53
	Alquileres	-	-	-	-	-
	Monto carga	4,217.36	-	-	-	-
	Estiba Trujillo	4,916.08	3,595.93	-	-	-
	Balanza Trujillo	734.16	901.68	869.02	-	-
	Leasing	132,203.39	132,203.39	-	-	-
Costos indirectos de servicios	Cochera Container	3,120.00	-	-	-	-
	Cochera Cisterna	156.00	156.00	1,872.00	1,872.00	1,872.00
	Cochera plataforma	1,872.00	1,872.00	1,872.00	52.00	-
	TRACKLOG	624.00	624.00	52.00	-	-
	Monitoreo GPS	499.20	52.00	624.00	499.20	499.20
	Capacitación Fonseca	364.00	728.00	728.00	1,976.05	1,976.05
	Capacitación Fonseca CIANURO	1,560.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel I	1,352.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel II	1,456.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel III	4,784.00	170.60	14.22	-	-
	Ant. Penales y Policiales	312.00	170.60	170.60	170.60	312.00
	examen Medico	131.04	258.59	258.59	131.04	131.04
	Implementos de unidad	8,451.04	7,275.84	606.32	606.32	453.79
	Revisión Técnica (1 AÑO)	-	-	88.14	-	-
	Revisión Técnica (6 meses)	104.00	132.20	132.20	104.00	-
	Mano de obra indirecta	-	-	-	-	104.00
	Lavado y engrase	951.60	740.34	3,948.47	967.20	873.60
	Mecánico	1,995.75	2,324.40	424.52	627.12	933.92
	TOTAL DE CIF	188,315.24	162,677.89	17,985.60	30,425.86	28,865.11

**TOTAL DE COSTO 348,590.72
DE SERVICIO**

274,412.14 187,367.49 153,176.42 146,187.30

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

Los resultados de los costos de servicio para el año 2018, muestran que la empresa lo ha separado por unidades de transporte, en el que, el contenedor de placa AKU-943 tiene costos de suministros por un total de S/ 110,533.51 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 48,971.42, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 187,409.87, teniendo un costos total del servicio de S/ 346,914.80. La plataforma con placa T8M-875, tiene costos de suministros por un total de S/ 75,807.79 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/35,389.28, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 161,895.79, teniendo un costos total del servicio de S/ 273,092.86. La plataforma con placa T5G-839, tiene costos de suministros por un total de S/ 86,985.33 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 81,582.22, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 17,899.12, teniendo un costos total del servicio de S/ 186,466.67 La cisterna con placa T5W-889, tiene costos de suministros por un total de S/ 100,209.31 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 21,951.11, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los

seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 30,279.58, teniendo un costos total del servicio de S/ 152,440.00. La cisterna con placa T7F-857, tiene costos de suministros por un total de S/ 94,807.04 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 21,951.11, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 28,726.33, teniendo un costos total del servicio de S/ 145,484.47.

Tabla 5 Costos de servicio de la empresa de transporte para el año 2019

Elementos del costo de servicio			2019			
			AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889
Suministros Directos	Combustibles	88,506.40	65,906.21	77,711.59	71,028.32	68,939.28
	Lubricantes	865.84	408.83	745.20	4,152.07	5,215.37
	Repuestos	7,996.13	4,800.45	4,353.45	7,990.20	11,068.29
	Llantas	13,165.13	4,692.30	4,175.10	17,038.72	9,584.10
	TOTAL DE S.D.	110,533.50	75,807.79	86,985.34	100,209.31	94,807.04
Mano de obra	Sueldos	46,527.41	31,422.60	77,950.01	19,872.00	19,872.00
	Conductor 1	23,263.71	19,872.00	19,872.00	19,872.00	19,872.00
	Conductor 2	23,263.71	11,550.60	11,550.60	-	-
	Beneficios sociales	2,444.01	3,966.68	3,632.21	2,079.11	2,079.11
	EPPS	364.90	364.88	30.41	-	-
	ESSALUD	2,079.11	3,601.80	3,601.80	2,079.11	2,079.11
	TOTAL DE MOD	48,971.42	39,355.96	81,582.22	21,951.11	21,951.11
	Seguros	-	-	-	-	-
	SCTR SALUD	1,465.56	931.50	931.50	1,465.56	1,465.56
	SCTR PENSION	1,509.53	947.27	947.27	1,509.53	1,509.53
Costos indirectos de servicios	GRE	67.17	67.17	67.17	67.17	67.17
	P. Responsabilidad Civil	2,623.77	2,623.78	2,623.77	218.65	-
	P. Todo Riesgo	-	-	-	18,284.01	16,800.06
	SOAT	227.70	192.97	192.97	227.70	227.70
	Impuesto Vehicular	5,228.13	5,228.14	-	-	-
	Peajes	7,300.76	1,426.34	1,532.42	1,535.11	1,535.11
	Alquileres	-	-	-	-	-
	Monto carga	4,197.08	-	-	-	-
	Estiba Trujillo	4,892.45	3,578.64	-	-	-
	Balanza Trujillo	730.63	897.35	864.84	-	-
	Leasing	131,567.80	131,567.80	-	-	-
	Cochera Container	3,105.00	-	-	-	-
	Cochera Cisterna	155.25	155.25	1,863.00	1,863.00	1,863.00
	Cochera plataforma	1,863.00	1,863.00	1,863.00	51.75	-
	TRACKLOG	621.00	621.00	51.75	-	-
	Monitoreo GPS	496.80	51.75	621.00	496.80	496.80
	Capacitación Fonseca	362.25	724.50	724.50	1,966.55	1,966.55
	Capacitación Fonseca CIANURO	1,552.50	-	-	-	-
	Capacitación Nivel I	1,345.50	-	-	-	-
	Capacitación Nivel II	1,449.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel III	4,761.00	169.78	14.15	-	-
	Ant. Penales y Policiales	310.50	169.78	169.78	169.78	310.50
	examen Medico	130.41	257.34	257.34	130.41	130.41
	Implementos de unidad	8,410.41	7,240.86	603.41	603.41	451.61
	Revisión Técnica (1 AÑO)	-	-	87.71	-	-
	Revisión Técnica (6 meses)	103.50	131.57	131.57	103.50	-
	Mano de obra indirecta	-	-	-	-	103.50
	Lavado y engrase	947.03	736.78	3,929.49	962.55	869.40
	Mecánico	1,986.16	2,313.23	422.48	624.11	929.43
	TOTAL DEL CIF	187,409.89	161,895.80	17,899.12	30,279.59	28,726.33
TOTAL DEL COSTO DE SERVICIO	346,914.81	273,092.87	186,466.68	152,440.01	145,484.48	

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

Los resultados de los costos de servicio para el año 2019, muestran que la empresa lo ha separado por unidades de transporte, en el que, el contenedor de placa AKU-943 tiene costos de suministros por un total de S/ 110,533.51 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 48,971.42, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 187,409.87, teniendo un costos total del servicio de S/ 346,914.80. La plataforma con placa T8M-875, tiene costos de suministros por un total de S/ 75,807.79 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 35,389.28, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 161,895.79, teniendo un costos total del servicio de S/ 273,092.86. La plataforma con placa T5G-839, tiene costos de suministros por un total de S/ 86,985.33 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 81,582.22, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 17,899.12, teniendo un costos total del servicio de S/ 186,466.67 La cisterna con placa T5W-889, tiene costos de suministros por un total de S/ 100,209.31 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 21,951.11, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/

30,279.58, teniendo un costos total del servicio de S/ 152,440.00. La cisterna con placa T7F-857, tiene costos de suministros por un total de S/ 94,807.04 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 21,951.11, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 28,726.33 teniendo un costos total del servicio de S/ 145,484.47.

Tabla 6 Costos de servicio de la empresa de transporte para el año 2020

Elementos del costo de servicio		2020				
		AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	Combustibles	145,372.84	108,251.75	127,642.22	116,664.88	113,233.60
	Lubricantes	1,422.16	671.50	1,224.00	6,819.82	8,566.30
	Repuestos	13,133.74	7,884.80	7,150.59	13,124.00	18,179.80
	Llantas	21,623.89	7,707.16	6,857.65	27,986.31	15,742.00
	TOTAL DE S.D.	181,552.63	124,515.21	142,874.46	164,595.01	155,721.70
Mano de obra	Sueldos	76,421.83	51,612.00	128,033.83	32,640.00	32,640.00
	Conductor 1	38,210.92	32,640.00	32,640.00	32,640.00	32,640.00
	Conductor 2	38,210.92	18,972.00	18,972.00	-	-
	Beneficios sociales	4,014.31	6,515.32	5,965.94	3,414.96	3,414.96
	EPPS	599.35	599.32	49.94	-	-
	ESSALUD	3,414.96	5,916.00	5,916.00	3,414.96	3,414.96
	TOTAL DE MOD	80,436.15	58,127.32	133,999.77	36,054.96	36,054.96
	Seguros	-	-	-	-	-
	SCTR SALUD	2,407.20	1,530.00	1,530.00	2,407.20	2,407.20
	SCTR PENSION	2,479.42	1,555.91	1,555.91	2,479.42	2,479.42
	GRE	110.33	110.33	110.33	110.33	110.33
	P. Responsabilidad Civil	4,309.58	4,309.59	4,309.58	359.13	-
	P. Todo Riesgo	-	-	-	30,031.70	27,594.30
	SOAT	374.00	316.95	316.95	374.00	374.00
	Impuesto Vehicular	8,587.26	8,587.28	-	-	-
Costos indirectos de servicios	Peajes	11,991.58	2,342.79	2,517.02	2,521.44	2,521.44
	Alquileres	-	-	-	-	-
	Monto carga	6,893.75	-	-	-	-
	Estiba Trujillo	8,035.90	5,877.97	-	-	-
	Balanza Trujillo	1,200.07	1,473.90	1,420.52	-	-
	Leasing	216,101.69	216,101.69	-	-	-
	Cochera Container	5,100.00	-	-	-	-
	Cochera Cisterna	255.00	255.00	3,060.00	3,060.00	3,060.00
	Cochera plataforma	3,060.00	3,060.00	3,060.00	85.00	-
	TRACKLOG	1,020.00	1,020.00	85.00	-	-
	Monitoreo GPS	816.00	85.00	1,020.00	816.00	816.00
	Capacitación Fonseca	595.00	1,190.00	1,190.00	3,230.09	3,230.09
	Capacitación Fonseca CIANURO	2,550.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel I	2,210.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel II	2,380.00	-	-	-	-
	Capacitación Nivel III	7,820.00	278.87	23.24	-	-
	Ant. Penales y Policiales	510.00	278.87	278.87	278.87	510.00
	examen Medico	214.20	422.69	422.69	214.20	214.20
	Implementos de unidad	13,814.20	11,893.20	991.10	991.10	741.77
	Revisión Técnica (1 AÑO)	-	-	144.07	-	-
	Revisión Técnica (6 meses)	170.00	216.10	216.10	170.00	-
	Mano de obra indirecta	-	-	-	-	170.00
	Lavado y engrase	1,555.50	1,210.17	6,454.24	1,581.00	1,428.00
	Mecánico	3,262.29	3,799.50	693.92	1,025.10	1,526.60
	TOTAL DE CIF	307,822.97	265,915.81	29,399.54	49,734.58	47,183.35
	TOTAL DE COSTO VARIABLE	569,811.75	448,558.34	306,273.77	250,384.55	238,960.01

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

Los resultados de los costos de servicio para el año 2020, muestran que la empresa lo ha separado por unidades de transporte, en el que, el contenedor de placa AKU-943 tiene costos de suministros por un total de S/ 181,552.62 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 80,436.15, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 307,822.98, teniendo un costos total del servicio de S/ 569,811.74. La plataforma con placa T8M-875, tiene costos de suministros por un total de S/ 124,515.21 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 58,127.32, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 265,915.79, teniendo un costos total del servicio de S/ 448,558.32. La plataforma con placa T5G-839, tiene costos de suministros por un total de S/ 142,874.46 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 133,999.78, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 29,399.52, teniendo un costos total del servicio de S/ 306,273.76 La cisterna con placa T5W-889, tiene costos de suministros por un total de S/ 100,693.42 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 164,595.01, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/

36,054.96, teniendo un costos total del servicio de S/ 49,734.58. La cisterna con placa T7F-857, tiene costos de suministros por un total de S/ 155,721.70 en los que se tiene a los costos en combustible, lubricantes, repuestos y llantas; mientras que en la mano de obra entre los sueldos de los conductores y sus beneficios sociales que reciben, la unidad tiene costos que ascienden a S/ 36,054.96, y los costos indirectos del servicio, en los que se encuentra los seguros, los peajes, los alquileres, pago de capacitaciones y mano de obra indirecta contratada para el mantenimiento de la unidad los cuales ascienden a S/ 47,183.34, teniendo un costos total del servicio de S/ 238,960.00.

Finalmente se presentará el costo total del servicio por unidad de transporte de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020

Tabla 7 Resumen de costos de servicio por unidad de transporte

Elementos del costo de servicio	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	181,552.62	124,515.21	142,874.46	164,595.01	155,721.70
Mano de obra	80,436.15	58,127.32	133,999.78	36,054.96	36,054.96
Costos indirectos de servicios	307,822.98	265,915.79	29,399.52	49,734.58	47,183.34
TOTAL 2020	569,811.74	448,558.32	306,273.76	250,384.54	238,960.00
Suministros Directos	110,533.51	75,807.79	86,985.33	100,209.31	94,807.04
Mano de obra	48,971.42	35,389.28	81,582.22	21,951.11	21,951.11
Costos indirectos de servicios	187,409.87	161,895.79	17,899.12	30,279.58	28,726.33
TOTAL 2019	346,914.80	273,092.86	186,466.67	152,440.00	145,484.47
Suministros Directos	111,067.49	76,174.01	87,405.55	100,693.42	95,265.04
Mano de obra	49,208.00	35,560.24	81,976.33	22,057.15	22,057.15
Costos indirectos de servicios	188,315.23	162,677.90	17,985.59	30,425.86	28,865.10
TOTAL 2018	348,590.71	274,412.15	187,367.48	153,176.43	146,187.29
Suministros Directos	106,795.66	73,244.24	84,043.80	96,820.59	91,601.00
Mano de obra	47,315.38	34,192.54	78,823.40	21,208.80	21,208.80
Costos indirectos de servicios	181,072.34	156,421.05	17,293.84	29,255.63	27,754.90
TOTAL 2017	335,183.38	263,857.84	180,161.04	147,285.02	140,564.70

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

Los costos de servicio, presentados de la empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017 al 2020, han sido agrupados por unidades de transporte, en el que se puede observar que la unidad con costos de servicios más altos es la unidad AKU-943, lo cual se debe a que es la unidad con mayores asignaciones de fletes, es la unidad que atiende más servicios, seguida de la unidad T8M-875, y las tres últimas se mantienen casi a un mismo ritmo. Como se podrá observar el año 2017 los costos se mantienen en S/ 335,183.38, S/ 263,857.84, S/ 180,161.04, S/147,285.02 y S/140,564.70 respectivamente, comparado con el último año, estos costos han aumentado, y se debe a la actual crisis sanitaria.

Para efectos del desarrollo del segundo objetivo específico, Analizar la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020, se realizó mediante el análisis documental, empleando las guías de análisis documental, en el que se pudo identificar de acuerdo a la información proporcionada, los elementos de los estados financieros de la empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.

Primero se analizó la situación económica de la empresa, mediante los indicadores de rentabilidad, presentados a continuación.

Tabla 8 Situación económica de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.

Situación económica				
Año	Rentabilidad sobre Activos	Rentabilidad sobre patrimonio	rentabilidad sobre activos fijos	Rentabilidad sobre ventas
2020	5.31%	26.73%	5.05%	5.21%
2019	12.01%	60.45%	11.42%	14.88%
2018	26.92%	73.82%	16.03%	20.00%
2017	15.10%	76.01%	14.36%	18.70%

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

La situación económica de la empresa Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020, ha sido medida mediante las ratios de rentabilidad. Enfocándonos en el primero ratio de rentabilidad sobre los activos totales, podemos observar que, dentro de los cuatro años analizados, el año 2018 la empresa generó una rentabilidad sobre activos más alta que los otros años, por ende, con respecto a los activos totales las ventas correspondieron a un 26.92%, es decir que cada sol que se invierte en activos totales se generó 0.269222 céntimos. En el siguiente ratio que trata sobre la rentabilidad con el patrimonio, podemos observar que la empresa tiene una eficiencia para el año 2017, donde implica que las utilidades netas correspondieron al 76.01% del patrimonio, es decir que los socios o accionistas obtuvieron un rendimiento sobre su inversión del 76.01%. En el ratio de rentabilidad sobre activos fijos, podemos visualizar que nuevamente para el año 2018 ha tenido un crecimiento en comparación de los otros años, es decir que por cada sol invertido en activos fijos se generaron 0.1603 céntimos en ventas, o también que por cada sol de activos fijos bruto se generó 0.1603

céntimos en ventas. En el último ratio podemos observar, que para los cuatro años la empresa ha tenido un crecimiento en rentabilidad sobre sus ventas, pero enfocándonos en un año específico donde se genera más eficiencia en la utilidad es en el año 2018, dónde nos dice que la utilidad neta correspondió al 20% de las ventas netas, esto quiere decir que por cada sol vendido se generó 20% de utilidad neta.

Tabla 9 Situación financiera de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.

Año	Situación financiera					Capital de trabajo
	Solvencia		Liquidez			
	Endeudamiento corto plazo	Endeudamiento a largo plazo	Liquidez Corriente	Prueba Acida		
2020	0.12	0.72	0.66	0.66	-	81,415
2019	0.18	0.72	0.42	0.42	-	203,221
2018	0.20	0.51	0.46	0.46	-	141,297
2017	0.10	0.72	0.80	0.80	-	35,810

Nota: Datos extraídos mediante las guías de análisis documental

La situación financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020, ha sido medida mediante los ratios de solvencia, en los cuales el nivel de endeudamiento a corto plazo asciende a 0.0043 para el año 2020, mientras que para el año 2019 se mantuvo, pero para los años 2018 y 2017 tienen a un pequeño aumento por cada 100 inversión total efectuada por la empresa. En lo que se puede ver que la empresa maneja bajos niveles de endeudamiento a corto plazo, mientras que los niveles de endeudamiento a largo son elevados, el cual permite incrementar el capital de trabajo de la empresa. A consecuencia en lo que respecta al análisis de liquidez de la empresa maneja un nivel de liquidez alto. Quedando en evidencia que la situación financiera de la empresa no es la adecuada y presenta señales de crisis.

Para efecto de desarrollo del tercer objetivo específico, Analizar las desviaciones de los costos de servicio producto de la aplicación de un control eficiente de los costos de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020, se implementó un sistema de costos que sirva de eficiencia para la empresa donde se pueda determinar realmente cuáles son los costos que se incurren dentro del servicio que tenemos en la ruta 1 y ruta 2, de acuerdo a ello con el diagnóstico del sistema de costeo de la empresa se hará una comparación para poder ver las desviaciones o los errores que tiene la empresa al tener un sistema de costeo. El sistema de costos a implementar mediante esta investigación, consiste en trabajar los costos variables y fijos mediante rutas donde la ruta número 1 especifica de Trujillo-Retamas-Trujillo y la ruta número 2 será Retamas-Lima-Retamas. Mediante estas dos rutas es con la cual la empresa hace su servicio de transporte de carga por carretera, por ende, será un análisis real para verificar y controlar los costos que incurren por cada viaje de servicio que hace la empresa. Este estudio se hará mediante el análisis documental, empleando las guías de análisis documental, en el que se pudo identificar de acuerdo a la información proporcionada, los costos relevantes del servicio.

Costos variables del servicio de transporte de carga por ruta realizada.

Tabla 10 Fletes por Rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5W-889 Cisterna	46	69	83	74
	T7F-857 Cisterna	50	75	90	80
	AKU-943 Contenedor	50	75	90	80
	T8M-875 Plataforma	60	90	78	96
	T5G-839 Plataforma	54	81	97	86
Total fletes por Ruta 1		260	390	438	416
Retamas-Lima-Retamas Carbón	AKU-943 Contenedor	30	45	54	48
Total fletes por Ruta 2		30	45	54	48
Total Fletes		290	435	492	464

Nota: En la tabla muestra los viajes realizados por ruta de viaje durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

Las rutas de viaje de la empresa con Consorcio Minero Horizonte, es de Trujillo, Retamas, Trujillo, en la cual transporta Petróleo, para el año 2017 la empresa ha

realizado 416 viajes, contabilizados en viajes completos de ida y vuelta, mientras que para el año 2018 la empresa realizo 438 viajes, para el año 2019 estos disminuyeron, por lo cual solo se realizaron 390 viajes, para el año 2020, ante la situación que se atravesó a nivel mundial en el cual el sector transporte fue bastante afectado por las medidas de inmovilización, las manifestaciones de paros en las principales puntos de acceso hacia Lima y Trujillo, la empresa tuvo una baja en viajes, solo realizando 290 viajes para todo el año.

Tabla 11 Kilómetros recorridos por Rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.

Rutas		Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5W-889 Cisterna		15,930	23,895	28,674	25,488
	T7F-857 Cisterna		17,700	26,550	31,860	28,320
	AKU-943 Contenedor		17,700	26,550	31,860	28,320
	T8M-875 Plataforma		21,240	31,860	27,612	33,984
	T5G-839 Plataforma		18,762	28,143	33,772	30,019
Total kilómetros por Ruta 1			91,332	136,998	153,778	146,131
Retamas-Lima-Retamas Carbón	AKU-943 Contenedor		24,001	36,002	43,202	38,402
Total kilómetros por Ruta 2			24,001	36,002	43,202	38,402
Total Kilómetros			115,333	173,000	196,979	184,533

Nota: En la tabla muestra los kilómetros recorridos por viajes realizados por ruta de viaje durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

Mediante esta tabla, podemos observar los kilómetros que se ha recorrido por cada ruta, los cálculos correspondientes se realizó en Excel, que podemos observar en los anexos de esta investigación; los kilómetros que cada unidad de transporte recorre por ruta de servicio según los años específicos en la tabla, hacen un total de kilómetros recorridos para cada ruta y por año de esta manera poder determinar el costo unitario para poder dar análisis y comparación entre el diagnóstico de la empresa y nuestro sistema de costos a implementar. Es así, que mediante este análisis se puede hacer un control real de los costos que se incurren a través de los kilómetros que recorre cada unidad de transporte.

Tabla 12 Proporción de los costos variables necesarios de servicio para la Ruta 1 de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.

Informe de costos variables de servicio de transporte por ruta								
TRUJILLO-RETAMAS-TRUJILLO								
Costos variable	2020		2019		2018		2017	
	importe	%	importe	%	importe	%	importe	%
COMBUSTIBLES	329,418	68.5%	494,127	67.3%	561,114	64.9%	527,069	67.3%
PEAJE	7,306	1.5%	10,959	1.5%	14,246	1.6%	11,689	1.5%
VIATICOS	20,220	4.2%	29,319	4.0%	29,318	3.4%	31,137	4.0%
LUBRICANTES	11,002	2.3%	16,503	2.2%	21,454	2.5%	17,604	2.2%
REPUESTOS	33,141	6.9%	46,682	6.4%	60,687	7.0%	49,794	6.4%
LLANTAS	33,141	6.9%	66,165	9.0%	86,014	10.0%	70,576	9.0%
IMPLEMENTOS	12,661	2.6%	18,992	2.6%	24,690	2.9%	20,258	2.6%
ESTIBA	5,821	1.2%	8,732	1.2%	11,351	1.3%	9,314	1.2%
BALANZA	2,056	0.4%	3,083	0.4%	4,008	0.5%	3,289	0.4%
LAVADO ENGRASE	6,735	1.4%	10,103	1.4%	13,134	1.5%	10,777	1.4%
COCHERA	19,600	4.1%	29,400	4.0%	38,220	4.4%	31,360	4.0%
TOTAL COSTO VARIABLE RUTA 1	481,102		734,065		864,237		782,866	
KILOMETRO RECORRIDO	91,332		136,998		178,097		146,131	
TOTAL DE VIAJES	260		390		438		416	
COSTO VARIABLE POR VIAJE	1,850		1,882		1,973		1,882	
COSTO VARIABLE POR KILOMETRO	5.27		5.36		4.85		5.36	

Nota: En la tabla muestra proporción de costos variables necesarios para la ruta 1 realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC.

En la tabla 12 podemos observar todos los elementos de los costos variables que se incurren en la ruta número 1, donde podemos ver los importes o los montos reales que tienen empresa y mediante ello también se puede observar el porcentaje que le pertenece a cada elemento haciendo un total del costo variable, a su vez, podemos dar como resultado mediante el total de los kilómetros recorridos un costo variable por kilómetro y también un costo variable por viaje mediante el análisis de todos los viajes que se realizaron en cada año. Dentro de los cuatro años analizados se observa que en el año 2018 la empresa ha generado más costos variables y por ende su costo variable por viaje que es lo que queremos determinar es mucho mayor en comparación de los otros años, pero su costo variable unitario por kilometraje es menor que todos los años, esto es debido a que, en dicho año la empresa recorrió menos kilómetros, porque se hicieron menos viajes de servicio, pero se tuvo más gasto de combustible, según nos informaron esto se causó porque los conductores estaban sustrayendo gasolina, sin el consentimiento de la Empresa.

Tabla 13 Proporción de los costos variables necesarios de servicio para la Ruta 2 de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.

Informe de costos variables de servicio de transporte por ruta								
RETAMAS-LIMA-RETAMAS								
Costos variable	2020		2019		2018		2017	
	importe	%	importe	%	importe	%	importe	%
COMBUSTIBLES	30,091	6.3%	45,136	6.1%	54,163	6.3%	48,145	6.1%
PEAJE	1,483	0.3%	2,225	0.3%	2,892	0.3%	2,373	0.3%
VIATICOS	2,100	0.4%	3,150	0.4%	3,150	0.4%	3,360	0.4%
LUBRICANTES	720	0.1%	1,080	0.1%	1,404	0.2%	1,152	0.1%
REPUESTOS	3,863	0.8%	5,795	0.8%	7,533	0.9%	6,181	0.8%
LLANTAS	3,863	0.8%	9,540	1.3%	12,402	1.4%	10,176	1.3%
IMPLEMENTOS	4,063	0.8%	6,095	0.8%	7,923	0.9%	6,501	0.8%
ESTIBA	2,364	0.5%	3,545	0.5%	4,609	0.5%	3,782	0.5%
BALANZA	353	0.1%	529	0.1%	688	0.1%	565	0.1%
LAVADO ENGRASE	457	0.1%	686	0.1%	891	0.1%	731	0.1%
COCHERA	3,000	0.6%	4,500	0.6%	5,850	0.7%	4,800	0.6%
TOTAL COSTO VARIABLE RUTA 1	52,356		82,280		101,506		87,765	
KILOMETRO RECORRIDO	24,001		36,002		43,202		38,402	
TOTAL DE VIAJES	30		45		54		48	
COSTO VARIABLE POR VIAJE	1,745		1,828		1,880		1,828	
COSTO VARIABLE POR KILOMETRO	2.18		2.29		2.35		2.29	

Nota: En la tabla muestra proporción de costos variables necesarios para la ruta 1 realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC.

En la tabla 13 podemos observar el análisis de los costos variables por cada elemento de la ruta 2, donde existe un sistema de costos más ordenado donde la prioridad es determinar los costos que incurren dentro de la ruta Retamas-Lima-Retamas, para ver con exactitud el total de los costos variables que tenemos por cada año desde 2017 hasta 2020, dentro de dicha ruta a su vez podemos identificar que mediante el total de viajes y el total de kilómetros recorridos se determina el costo variable por viaje y el costo variable por kilometraje, por otro lado, podemos observar que igualmente para la ruta 2 en el año 2018, los costos variables totales incrementaron en comparación de los otros años, esto se debe a que los costos variables de combustible se incrementaron; como ya se explico en la antigua en la tabla anterior se informó a la empresa que los conductores que trabajando en ese entonces, estaban sustrayendo gasolina sin el consentimiento de la empresa.

Tabla 14 Litros de Galones de combustible necesarios por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	5,191.10	8,202.36	12,892.24	19,666.69
	T7f-857 Cisterna	5,038.43	7,961.12	12,513.06	19,088.27
	Aku-943 Contenedor	4,296.33	6,227.26	10,224.61	14,484.60
	T8m-875 Plataforma	4,730.87	8,094.60	12,245.67	17,585.36
	T5g-839 Plataforma	5,578.28	9,544.53	14,439.17	20,735.31
Total de galones por ruta 1		24,835.01	40,029.87	62,314.76	91,560.22
Retamas-Lima-Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	2,253.99	4,270.22	5,551.28	7,864.17
Total de galones por ruta 2		2,253.99	4,270.22	5,551.28	7,864.17
Total Galones De Combustible		27,089.00	44,300.08	67,866.04	99,424.39

Nota: En la tabla muestra la cantidad de galones de combustibles necesarios por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 14 podemos observar que mediante las dos rutas se generó gastos en litros en galones de combustible para el recorrido de cada unidad de transporte haciendo un total de estos que ha consumido la empresa por cada ruta, también se observa que la empresa en el año 2017 para la Ruta 1 en referencia al consumo del litro de galón de combustible es el más alto comparado con los otros años, esto se debe a que mayormente los contenedores son las unidades de transporte que más viajes hacen, debido a los productos minerales que lleva consigo, eso hace que el consumo de combustible sea muy elevado y si lo

comparamos con la ruta número 2, los costos de combustible son muy elevados debido a que en la ruta número 1 se trabaja con los cinco unidades de transporte mientras que en la ruta número 2 se trabaja con tan solo una unidad de transporte.

Tabla 15 Costos por galones de combustible necesarios por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020

Rutas	Placa	2020	Precio Galón	Cantidad Galones	2019	Precio Galón	Cantidad Galones	2018	Precio Galón	Cantidad Galones	2017	Precio Galón	Cantidad Galones
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	68,626	13.22	5,191	102,940	12.55	8,202	133,821	10.38	12,892	130,390	6.63	19,667
	T7f-857 Cisterna	66,608	13.22	5,038	99,912	12.55	7,961	129,886	10.38	12,513	126,555	6.63	19,088
	Aku-943 Contenedor	55,423	12.90	4,296	83,134	13.35	6,227	108,074	10.57	10,225	105,303	7.27	14,485
	T8m-875 Plataforma	63,677	13.46	4,731	95,516	11.80	8,095	124,171	10.14	12,246	120,987	6.88	17,585
	T5g-839 Plataforma	75,084	13.46	5,578	112,625	11.80	9,545	146,413	10.14	14,439	142,659	6.88	20,735
Total	-	329,418		24,835	494,127		40,030	642,365		62,315	625,895		91,560
Retamas-Lima-Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	30,091	12.90	2,254	45,136	13.35	4,270	58,677	10.57	5,551	57,173	7.27	7,864
		359,509		27,089	539,263		44,300	701,043		67,866	683,067		99,424

Nota: En la tabla muestra los costos por galones de combustibles necesarios por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 15 podemos observar el costo total por los galones de combustible consumidos por cada unidad de transporte y por cada ruta. En la ruta número 1 observamos que tenemos 5 unidades de transporte y en cada unidad se observa los litros de combustible consumido y a su vez el precio de galón que estaba en ese entonces, haciendo la multiplicación debida de los litros de combustible consumidos por el precio del por galón obtenemos el costo total de combustible para cada año y el total de las 5 unidades para la Ruta 1, por otro lado el mismo proceso tiene para la ruta número 2 mediante un análisis podemos observar que en el año 2018 se ha generado más costo total de combustible, esto se debe a que la empresa ha generado más viajes de Lima a Retamas, dónde está ubicada Consorcio Minero que es el único cliente con lo que la empresa trabaja. Para el año 2020 podemos observar que en ambas rutas el total del costo de combustible es mucho menor en comparación con los otros años, esto es debido en dicho año se generó una pandemia llamada Covid, por lo tanto las ventas no fueron las más eficiente, es por eso que no se realizó los viajes que a menudo la empresa venía haciendo, por ende, su costo de combustible tiende a ser mucho menor tanto para la ruta número uno como para la ruta número 2, esto no sólo afectaría a los costos sino también en la rentabilidad de la empresa por lo tanto la empresa no puede abastecer generando más costo de combustible por lo que el ingreso no es el más adecuado.

Tabla 16 Cantidad de Peajes por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	97	145	189	155
	T7f-857 Cisterna	97	145	189	155
	Aku-943 Contenedor	97	145	189	155
	T8m-875 Plataforma	90	135	176	144
	T5g-839 Plataforma	97	145	189	155
Total peajes por ruta 1		477	716	931	764
Retamas-Lima-Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	56	88	107	107
Total peajes por ruta 2		56	88	107	107
Total Peajes De Combustible		534	804	871	871

Nota: En la tabla muestra la cantidad de peajes por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla número 16 podemos observar la cantidad de peajes que sea efectuado por cada año en cada unidad de transporte y según la ruta, este elemento es parte del costo de variable para saber con exactitud cuánto en realidad se genera el costo según la cantidad de peajes que se existe en cada Ruta, podemos observar también que en el año donde sea se ha hecho más peajes es en el año 2018 que la empresa ha generado más viajes, es por ende, que la cantidad de peajes es mayor en comparación con los otros años. Por otro lado, en el año 2020 es el año donde sea se ha hecho menos cantidad de peajes debido a como ya se ha mencionado por la pandemia, es que ya no se genera los viajes como se venía frecuentando en años anteriores, debido a que el covid-19 ha afectado a cualquier tipo de empresa de cualquier rubro, y la empresa de transporte G y S no tuvo por qué ser la excepción. Este análisis se hizo mediante el monto total anual que se generó en el costo del pago de los peajes dividido entre el costo unitario de peaje así se determinó la cantidad de peajes.

Tabla 17 Costos de peajes anuales por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	1,483	2,225	2,892	2,373
	T7f-857 Cisterna	1,483	2,225	2,892	2,373
	Aku-943 Contenedor	1,481	2,221	2,887	2,369
	T8m-875 Plataforma	1,378	2,067	2,687	2,205
	T5g-839 Plataforma	1,481	2,221	2,887	2,369
Total peajes por ruta 1		7,306	10,959	14,246	11,689
Retamas-Lima-Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	1,483	2,225	2,892	2,373

Total peajes por ruta 1		8,789	13,183	17,138	14,062
Total Peajes De Combustible					
Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas-Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	1,483	2,225	2,892	2,373
	T7f-857 Cisterna	1,483	2,225	2,892	2,373
	Aku-943 Contenedor	1,481	2,221	2,887	2,369
	T8m-875 Plataforma	1,378	2,067	2,687	2,205
	T5g-839 Plataforma	1,481	2,221	2,887	2,369
Total peajes por ruta 1		7,306	10,959	14,246	11,689
Retamas-Lima-Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	1,483	2,225	2,892	2,373
Total peajes por ruta 1		8,789	13,183	17,138	14,062
Total Peajes De Combustible					

Nota: En la tabla muestra la cantidad de peajes por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 17 podemos observar el costo del pago de los peajes anualmente y por ruta esta tarde hemos venido en dos partes de tipo de combustible el petróleo y el carbón se ha parado casi terminamos en comparación de la ruta 1 con la ruta número 2 para cada tipo de combustible haciendo una comparación para la ruta número uno con la ruta número 2 según el tipo de combustible podemos observar que no existe ninguna diferencia con las cosas en comunes en este tipo de costo variable son totalmente iguales.

Tabla 18 Costos de viatico por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020.

RUTAS	PLACA		2020	2019	2018	2017
TRUJILLO-RETAMAS- TRUJILLO PETROLEO	T5W-889 CISTERNA	3,220	4,830	4,830	5,152	
	T7F-857 CISTERNA	3,500	5,250	5,250	5,600	
	AKU-943 CONTENEDOR	3,500	5,250	5,250	5,600	
	T8M-875 PLATAFORMA	4,200	6,300	6,300	6,720	
	T5G-839 PLATAFORMA	3,780	5,670	5,670	6,048	
TOTAL	-	20,220	29,319	29,318	31,137	
RETAMAS-LIMA- RETAMAS CARBON	AKU-943 CONTENEDOR	2,100	3,150	3,150	3,360	
TOTAL	-	2,100	3,150	3,150	3,360	
Total de viáticos por las dos rutas		22,320	30,450	30,450	32,480	

Nota: En la tabla muestra los costos por viáticos por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 18 podemos observar los montos de los costos de viáticos que se generan para cada ruta según los contenedores o las unidades de transporte que tengo dentro de la ruta número uno podemos observar que para el año 2018 y 19 tienen el mismo costo de viático es decir que se contaba con el mismo número de trabajadores o de conductores según para cada transporte mientras que para el año 2017 observamos qué cuenta con el costo más alto en comparación de los otros años de vida con un trabajo conductor durante todo el año 2020 por el número de viaje para el año 2020 el costo de los viáticos es mucho menor debido a que la pandemia afectado con el número de viajes que realizaba la empresa frecuentemente en años anteriores, esto hace que el costo de los viáticos sean menores pero no quiere decir que sea eficiente, porque los costos de viáticos son menores debido a que no se está generando en gran proporción los viajes, ya que el covid-19 ha afectado no sólo al rubro de transporte de carga por carretera sino también al rubro minero qué es con el rubro que trabaja la empresa.

Tabla 19 Costos de lubricantes por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020.

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-	T5w-889 Cisterna	836.56	1,255	1,631	1,339
	T7f-857 Cisterna	395.00	593	770	632
Retamas-	Aku-943 Contenedor	720.00	1,080	1,404	1,152
Trujillo	T8m-875 Plataforma	4,011.66	6,017	7,823	6,419
Petróleo	T5g-839 Plataforma	5,039.00	7,559	9,826	8,062
Total lubricantes por ruta 1		11,002	16,503	21,454	17,604
Retamas-	Aku-943 Contenedor	720.00	1,080	1,404	1,152
Lima-					
Retamas					
Carbón					
Total lubricantes por ruta 2		720.00	1,080.00	1,404.00	1,152.00
Total Lubricantes Por Ruta		11,722	17,583	22,858	18,756

Nota: En la tabla muestra los costos de lubricantes por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla número 19, podemos observar el costo de los lubricantes que se generan en cada año por cada ruta, donde para la ruta número uno en el año 2018 tenemos un total de costo de lubricantes de S/. 21454, que es el costo más alto en comparación de los otros años, esto quiere decir que el costo es elevado debido a que en dicho año se generaron mayores ingresos, por ende, mayores viajes, es por esto que el costo de los lubricantes es mucho mayor para el año 2018, por otro lado, en el año 2020 en la ruta 1, el costo de los lubricantes es mucho menor con un monto de S/. 11,002 debido a que se ha visto seriamente afectado de manera drástica los ingresos de la empresa por la pandemia, esto hace que los costos de los lubricantes sean mucho menores en comparación con los otros años debido a que no se esperaba el tema del covid-19 que hizo que generará ingresos más bajos rentabilidad muy baja y por ende los viajes son mucho menores, a causa de ello los costos también son menores, en comparación con años anteriores. El rubro de transporte de carga por carretera se vio muy afectado para el año 2020, es por eso que no solo los costos sino los ingresos están yendo de manera decreciente, pero se espera que para este año sea mucho mejor. Lo mismo sucede para la ruta 2, los costos más elevados son para el año 2018 con S/. 1404 y con un costo de lubricantes menor para el año 2020.

Tabla 20 Costos de repuestos por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020.

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas- Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	7,720	11,580	15,054	12,352
	T7f-857 Cisterna	10,694	16,041	20,853	17,110
	Aku-943 Contenedor	3,863	5,795	7,533	6,181
	T8m-875 Plataforma	4,638	6,957	9,044	7,421
	T5g-839 Plataforma	4,206	6,309	8,202	6,730
Total lubricantes por ruta 1		33,141	46,682	60,687	49,794
Retamas-Lima- Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	3,863	5,795	7,533	6,181
Total lubricantes por ruta 2		3,863	5,795	7,533	6,181
Total de costo de repuestos por Ruta		37,004	52,477	68,219	68,219

Nota: En la tabla muestra los costos por repuestos por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En toda empresa de transporte hablando de manera general, se tiene en cuenta los repuestos que se vienen haciendo constantemente a las unidades transporte con las que cuente, eso se muestra en la tabla número 20 dónde podemos observar que para el año 2018 en la ruta 1 el costo de repuesto es más elevado con un S/. 60687 en comparación de los años anteriores, debido a que sus viajes son mucho mayores que los otros años. En comparación del año 2020 para la ruta número el costo de repuesto es de S/. 33141 siendo el más bajo, debido a la pandemia. El costo de repuestos está siendo un problema para la empresa debido a que no se está generando en este último año los ingresos esperados, ni en los viajes que tenía previsto, pero las unidades de transporte así realicen o no viajes siempre se hace sus repuestos, haciendo crecer los costos sin generar ingresos altos, esto puede ser un riesgo para la empresa que debe tener en cuenta para tomar decisiones frente a estos costos que son incontrolados.

Tabla 21 Costos de llantas por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020

RUTAS	PLACA		2020	2019	2018	2017
	T5W-889 CISTERNA		16,463	24,694	32,102	26,340
TRUJILLO- RETAMAS- TRUJILLO PETROLEO	T7F-857 CISTERNA		6,360	9,540	12,402	10,176
	AKU-943 CONTENEDOR		12,720	19,080	24,804	20,352
	T8M-875 PLATAFORMA		4,534	6,800	8,841	7,254
	T5G-839 PLATAFORMA		4,034	6,051	7,866	6,454
TOTAL	-		33,141	66,165	86,014	70,576
RETAMAS-LIMA- RETAMAS CARBON	AKU-943 CONTENEDOR		6,360	9,540	12,402	10,176
-	-		3,863	9,540	12,402	10,176
Total de costo de llantas por ruta			37,004	75,705	98,416	80,752

Nota: En la tabla muestra los costos por llantas por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

Mediante un sistema más ordenado en la tabla 21 podemos observar los montos reales en el costo de llantas por cada año y por cada ruta, dentro de la Ruta 1 tenemos que para los años 2017 y 2018 con un costo de llantas de S/. 70576 y S/. 86014 respectivamente, tienden a ser más elevadas debido a que en ambos años Consorcio Minero contrato de manera constante el servicio de transporte de carga por carretera a la empresa de transporte G & S, haciendo crecer sus ingresos, pero a la vez también sus costos y en ello el desgaste de las llantas, por ende es que se hace un cambio a menudo. Enfocándonos en el año 2020, dentro de la ruta 1, observamos que el costo de llantas es mucho menor en comparación de los años anteriores, esto se debe a que no existe un desgaste constante de las unidades de transporte en relaciones a las llantas, por eso su costo no es muy elevado. En la Ruta 2, como solo se trabaja con una unidad de transporte, sus costos de llantas es demasiado menor con S/. 12402 en el año 2018 (siendo el más elevado de los años analizados) en comparación de la ruta 1.

Tabla 22 Costos de estiba por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020.

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-Retamas- Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	-	-	-	-
	T7f-857 Cisterna	-	-	-	-
	Aku-943 Contenedor	2,364	3,545	4,609	3,782
	T8m-875 Plataforma	3,458	5,186	6,742	5,532
	T5g-839 Plataforma		-	-	-
Total estiba por ruta 1		5,821	8732	11351	9314
Retamas-Lima- Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	2,364	3,545	4,609	3,782
Total estiba por ruta 2		2,364	3,545	4,609	3,782
Total Estiba Por Ruta		8,185	12,277	15,960	13,095

Nota: En la tabla muestra los costos por estiba por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 22 podemos observar los costos de estiba que se tiene por cada año desde el 2017 hasta el 2020 y por cada ruta, podemos concluir que las unidades de transporte que son cisternas no aplica los costos de estiba mientras los de plataforma y contenedor si se puede estimar, esto es debido a que las unidades de transporte de cisterna tienen una capacidad limitada de 5200 galones y por ende es que no aplica los costos de estiba, las unidades de transporte con capacidad más de 5200 galones, es donde genera los costos de estiba, es por eso que los contenedores y los de plataforma tienen costos de estiba desde el año 2017 hasta el año 2020. Otro punto en el cuadro que para ambas rutas los costos totales de estiba son el año 2018, porque aún se contaba con unidades de transporte que ya estaban depreciados, en comparación para el año 2019, dichos unidades de transporte ya estaban vendidas, y se compraron nuevas unidades mediante Leasing, por ende unidades de transporte que son nuevas no necesitan realizar tantos costos, por eso para los años 2019 y 2020, los costos fueron menores de un total de S/. 12277 y S/. 8185 respectivamente.

Tabla 23 Costos de balanza por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-	T5w-889 Cisterna	-	-	-	-
Retamas-	T7f-857 Cisterna	-	-	-	-
Trujillo	Aku-943 Contenedor	353	529	688	565
Petróleo	T8m-875 Plataforma	867	1,301	1,691	1,387
	T5g-839 Plataforma	836	1,253	1,629	1,337
Total		2,056	3083	4008	3289
Retamas-					
Lima-					
Retamas	Aku-943 Contenedor	353	529	688	565
Carbón					
Total		353	529	688	565
Total Balanza Por Ruta		2,409	3,613	4,697	3,854

Nota: En la tabla muestra los costos de balanza por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 23 podemos observar los costos de balanza que se tiene por cada año desde 2017 hasta el último 2020 y por cada Ruta, dentro de la tabla se dice que las unidades de transporte que son de tipo cisterna no aplica estos costos, esto se debe a que las unidades transporte de cisternas tienen una capacidad limitada de hasta 5000 galones es por eso que la empresa de transportes G&S sabe la cantidad que va a llevar de producto a Consorcio Minero, debido a ello es que no se hace su respectivo peso, mientras que las unidades de transporte que son de tipo plataformas y de contenedor pueden llegar a transportar más de 15000 toneladas de producto, es por eso que se hace su respectivo control de peso para saber cuánto en realidad se está llevando de producto al cliente.

Tabla 24 Costos de lavado y engrase por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo-	T5w-889 Cisterna	930	1,395	1,814	1,488
Retamas-	T7f-857 Cisterna	840	1,260	1,638	1,344
Trujillo	Aku-943 Contenedor	457	686	891	731
Petróleo	T8m-875 Plataforma	712	1,068	1,388	1,139
	T5g-839 Plataforma	3,797	5,695	7,403	6,075
Total lavado y engrase ruta 1		6,735	10103	13134	10777
Retamas-	Aku-943 Contenedor	457	686	891	731
Lima-					
Retamas					
Carbón					
Total		457	686	891	731
Total lavado y engrase ruta 2		7,192	10,789	14,025	11,508

Nota: En la tabla muestra los costos de lavado y engrase por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla número 24 podemos observar los costos de lavado y engrase, donde la ruta número 1 para el año 2018 tiene un costo de S/. 13134 siendo el costo más elevado en comparación de los otros años analizados, esto hace relevante a que la única unidad de transporte de plataforma genera costo más alto de lavado y engrase, esto es debido a que la unidad de transporte está ya totalmente depreciado se tuvo que hacer respectivamente el cambio de unidad, es por eso que para el siguiente año 2018 costo de lavado y engrase de la misma plataforma, fue mucho menor. En el año 2020 debido a los viajes menores de servicio que estuvo haciendo la Empresa, el costo de lavado y engrase es poco en comparación con los años anteriores con un costo de S/. 6735. Para la ruta número 2 trabajar con una línea de transporte, hace que los costos sean demasiado menores en comparación de la ruta número 1, que igualmente para el año 2018 fue el costo más elevado con S/.891 y para el año 2020 el costo más bajo con S/.457.

Tabla 25 Costos de cochera por rutas de servicio de la empresa de Transporte GYS SA 2017 al 2020.

Rutas	Placa	2020	2019	2018	2017
Trujillo- Retamas- Trujillo Petróleo	T5w-889 Cisterna	2,850	4,275	5,558	4,560
	T7f-857 Cisterna	2,850	4,275	5,558	4,560
	Aku-943 Contenedor	3,000	4,500	5,850	4,800
	T8m-875 Plataforma	5,450	8,175	10,628	8,720
	T5g-839 Plataforma	5,450	8,175	10,628	8,720
Total cochera ruta 1		19,600	29400	38220	31360
Retamas- Lima- Retamas Carbón	Aku-943 Contenedor	3,000	4,500	5,850	4,800
Total cochera 2		3,000	4,500	5,850	4,800
Total de costo de cochera Por Ruta		22,600	33,900	44,070	36,160

Nota: En la tabla muestra los costos de cochera por rutas de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 25 podemos observar que los costos de alquiler de cochera para el año 2020 con un monto de S/. 19,600 para la Ruta 1 y para la Ruta 2 con un monto de S/. 3,000, en comparación de los años anteriores disminuyó debido a que la producción de mina no tuvo una eficiencia, como consecuencia los carros pararon es por ende que los alquileres de costo de cochera tendrían que aumentar, pero por el caso de la pandemia el alquiler disminuyó debido a que no se estaba generando los viajes que regularmente se venían haciendo, por lo tanto el dueño de la cochera decidió alquilar a menor precio por los unidades de transporte que se tenían en garaje, esto hace que los costos de alquiler de cochera sean menores para el año 2020 siendo de manera beneficioso para la empresa de transportes, ya que en años anteriores venían pagando más alquiler.

Costos fijos del servicio de transporte de carga por ruta realizada.

Tabla 26 Proporción de los costos fijos necesarios para la ruta 1 de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.

Informe de costos fijos de servicio de transporte por ruta								
TRUJILLO-RETAMAS-TRUJILLO								
Costos fijos	2020		2019		2018		2017	
	importe	%	importe	%	importe	%	importe	%
Sueldos	146,094	32.9%	218,130	40.9%	295,418	67.9%	197,617	60.6%
Beneficios sociales	13,721	3.1%	20,581	3.9%	26,756	6.2%	21,953	6.7%
SCTR	12,254	2.8%	18,381	3.4%	23,895	5.5%	19,606	6.0%
P. Responsabilidad Civil	7,946	1.8%	11,919	2.2%	15,495	3.6%	12,714	3.9%
SOAT	923	0.2%	923	0.2%	923	0.2%	1,831	0.6%
Depreciación	10,772	2.4%	10,772	2.0%	10,772	2.5%	10,772	3.3%
Seguro vehicular	48,546	10.9%	48,545	9.1%	48,545	11.2%	48,545	14.9%
Financiamiento	190,678	42.9%	190,678	35.8%	-	0.0%	-	0.0%
GPS	1,850	0.4%	1,850	0.3%	1,850	0.4%	1,850	0.6%
Capacitaciones	10,603	2.4%	10,603	2.0%	10,603	2.4%	10,603	3.3%
Revisiones técnicas	589	0.1%	589	0.1%	589	0.1%	589	0.2%
TOTAL COSTO FIJO RUTA 1	443,976		532,971		434,846		326,080	
KILOMETRO RECORRIDO	91,332		136,998		178,097		146,131	
TOTAL DE VIAJES	260		390		438		416	
COSTO FIJO POR VIAJE	1,708		1,367		993		784	
COSTO FIJO POR KILOMETRO	4.86		3.89		2.44		2.23	

Nota: En la tabla muestra proporción de costos fijos necesarios para la RUTA 1 de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC.

En la tabla 26 observamos, los costos fijos para los 4 años analizados de la ruta 1, la siguiente tabla nos muestra empezando por el elemento de los sueldos que viene ser un costo fijo, pero de manera cambiante, ya que para el año 2017 observamos que cuentan con un sueldo de S/.197617 y para el año 2018 con un sueldo de S/. 295418, los montos tienen a variar para los siguientes años del 2019 y 2020, esto se debe a que los conductores no siempre permanecen en la empresa, tienden a renunciar y a contratarse más personal; esto hace que los beneficios sociales también varían representando su participación de porcentaje, también podemos observar el financiamiento para los años 2017 y 2018 no contaron con Leasing y esto se debe a que no se está financiando la unidad de transporte por medio de los bancos, y ya para el año 2019 y 2020 se financia mediante leasing una nueva unidad de transporte, teniendo un monto que pagar de S/.190 678. Por otro lado, podemos observar que las capacitaciones, el SOAT, el seguro vehicular y las revisiones técnicas siempre se mantienen de manera constantes los montos a pagar. Durante los cuatro años analizados, cada uno de estos elementos representa su participación de porcentaje, para saber cuánto es el costo más elevado según analizando todos los elementos, una vez obtenido el costo total por cada año según la ruta 1, podemos determinar el costo fijo por viaje, teniendo el número de viaje total que hizo cada unidad de transporte y que se tiene por cada año; también podemos calcular el costo fijo por kilómetro teniendo los kilómetros recorridos según cada año, esto nos permite analizar nuestro sistema de costo por viaje para poder determinar nuestro tercer objetivo, saber los costos que se generan exactamente por cada viaje a través de ello podemos analizar el costo más relevante y real y poder determinar el costo unitario y por ello determinar su precio de servicio por cada viaje que sea según su margen de contribución.

Tabla 27 Proporción de los costos fijos necesarios para la ruta 2 de servicio de la empresa de Transporte GYS SAC 2017 al 2020.

Informe de costos fijos de servicio de transporte por ruta								
RETAMAS-LIMA-RETAMAS								
Costos fijos	2020		2019		2018		2017	
	importe	%	importe	%	importe	%	importe	%
Sueldos	20,839	4.7%	31,258	5.9%	43,515	10.0%	29,010	8.9%
Beneficios sociales	1,181	0.3%	1,771	0.3%	2,302	0.5%	1,889	0.6%
SCTR	1,437	0.3%	2,156	0.4%	2,803	0.6%	2,300	0.7%
P. Responsabilidad Civil	1,268	0.3%	1,901	0.4%	2,472	0.6%	2,028	0.6%
SOAT	110	0.0%	110	0.0%	110	0.0%	110	0.0%
Depreciación	1,544	0.3%	1,544	0.3%	1,544	0.4%	1,544	0.5%
Seguro vehicular	1,263	0.3%	1,263	0.2%	1,263	0.3%	1,263	0.4%
Financiamiento	63,559	14.3%	63,559	11.9%	-	0.0%	-	0.0%
GPS	240	0.1%	240	0.0%	240	0.1%	240	0.1%
Capacitaciones	5,225	1.2%	5,225	1.0%	5,225	1.2%	5,225	1.6%
Revisiones tecnicas	50	0.0%	50	0.0%	50	0.0%	50	0.0%
TOTAL COSTO FIJO RUTA 2	96,716		109,078		59,524		43,659	
KILOMETRO RECORRIDO	24,001	-	36,002	-	43,202	-	38,402	
TOTAL DE VIAJES	30	-	45	-	54	-	48	
COSTO FIJO POR VIAJE	3,224		2,424		1,102		910	
COSTO FIJO POR KILOMETRO	4.03		3.03		1.38		1.14	

Nota: En la tabla muestra proporción de costos fijos necesarios para la RUTA 2 de viajes realizados durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC.

En la tabla 27 podemos observar los costos fijos que se tiene por cada elemento según el año analizado de la ruta 2, dentro de esta tabla en el tema de los sueldos tanto como para la ruta 2, los importes a pagar a los conductores tienden a cambiar cada año, esto se debe a que los conductores para la ruta 2 se contrata más personal o también dichos conductores tienden renunciar, como consecuencia los beneficios sociales a pagar por cada año tiende a variar como se muestra en la tabla, en relación a la depreciación de S/. 1,544 en comparación de la ruta uno, es mucho menor debido a que en esta ruta sólo se trabaja con una

unidad de transporte, dónde podemos observar que es de manera constante, al igual que el Soat, el seguro vehicular, el GPS, las capacitaciones y las revisiones técnicas, que dichos montos durante los 4 años analizados es de manera constante. En el tema de financiamiento podemos observar que para los años 2017 y 2018 no se pagaba en el tema de Leasing, debido a que no se contaba con esta unidad de transporte financiado por el banco, se contaba con el carro propio de la empresa, ya para los años 2019 y 2020 se financió un carro nuevo pagando un financiamiento es de S/. 63559, todos estos elementos con su proporción de porcentaje dada, hace la suma total del costo fijo para la ruta número 2 según cada año analizado, dónde podemos determinar el costo fijo por viaje y el costo fijo por kilómetro teniendo el número de viajes que se hace para cada año y los kilómetros que recorre cada unidad de transporte según cada año, esto nos permite y a su vez nos ayuda a poder determinar el costo unitario por viaje para poder dar precio de servicio de viaje, teniendo un margen de contribución a favor de la empresa, esto permite que la utilidad de la empresa crezca de manera eficiente.

Tabla 28 Costo de servicio por viaje y por kilómetros según la unidad de transporte por diagnóstico de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020.

		2017			
Elementos del costo de servicio	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	106,795.66	73,244.24	84,043.80	96,820.59	91,601.00
Mano de obra	47,315.38	34,192.54	78,823.40	21,208.80	21,208.80
Costos indirectos de servicios	181,072.34	156,421.05	17,293.84	29,255.63	27,754.90
TOTAL	335,183.38	263,857.84	180,161.04	147,285.02	140,564.70
Viajes	128	96	86.4	73.6	80
Costo de servicio por viaje	2,618.62	2,748.52	2,085.20	2,001.16	1,757.06
Kilometros	66721.6	33,984.00	30,019.20	25,488.00	28,320.00
Costo de servicio por kilometraje	5.02	7.76	6.00	5.78	4.96
		2018			
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	111,067.49	75,763.21	87,405.55	100,693.42	95,265.04
Mano de obra	49,208.00	35,560.24	81,976.33	22,057.15	22,057.15
Costos indirectos de servicios	188,315.23	162,677.90	17,985.59	30,425.86	28,865.10
TOTAL	348,590.71	274,001.35	187,367.48	153,176.43	146,187.29
Viajes	144.00	78.00	97.20	82.80	90.00
Costo de servicio por viaje	2,420.77	3,512.84	1,927.65	1,849.96	1,624.30
Kilometros	77,716.80	41,418.00	36,585.90	31,063.50	34,515.00
Costo de servicio por kilometraje	4.49	6.62	5.12	4.93	4.24
		2019			
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	110,533.51	75,807.79	86,985.33	100,209.31	94,807.04
Mano de obra	48,971.42	35,389.28	81,582.22	21,951.11	21,951.11
Costos indirectos de servicios	187,409.87	161,895.79	17,899.12	30,279.58	28,726.33
TOTAL	346,914.80	273,092.86	186,466.67	152,440.00	145,484.47
Viajes	120	90	81	69	75
Costo de servicio por viaje	2,890.96	3,034.37	2,302.06	2,209.28	1,939.79
Kilometros	62,551.50	31,860.00	28,143.00	23,895.00	26,550.00
Costo de servicio por kilometraje	5.55	8.57	6.63	6.38	5.48
		2020			
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Suministros Directos	181,552.62	124,515.21	142,874.46	164,595.01	155,721.70
Mano de obra					

	80,436.15	58,127.32	133,999.78	36,054.96	36,054.96
Costos indirectos de servicios	307,822.98	265,915.79	29,399.52	49,734.58	47,183.34
TOTAL	569,811.74	448,558.32	306,273.76	250,384.54	238,960.00
Viajes	80	60	54	46	50
Costo de servicio por viaje	7122.65	7475.97	5671.74	5443.14	4779.20
Kilometros	41701	21240	18762	15930	17700
Costo de servicio por kilometraje	13.66	21.12	16.32	15.72	13.50

Nota: En la tabla muestra el costo unitario de viaje y kilometro por unidad de transporte según el diagnóstico realizado durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 28 podemos observar mediante el diagnóstico de costeo que tiene la empresa, es el costo de producción que se genera por cada unidad de transporte, sumando los suministros directos, la mano de obra y los costos indirectos del servicio, dentro de ello podemos determinar que la unidad de transporte con placa AKU-943 en comparación de las otras unidades de transporte, es el que más costo de producción ha generado, tal aumento se da en los costos variables y los costos fijos, una vez obtenido todos los costos totales de producción por cada unidad de transporte, podemos hacer el cálculo en función al número total de viajes que ha realizado cada unidad de transporte en el año 2017, para saber el costo de servicio por viaje que la empresa tiene por cada unidad de transporte y a su vez determinar los cálculos de los kilómetros recorridos que hace cada unidad de transporte, se puede determinar el costo de servicio por kilometraje, mediante estos cálculos nos ayuda y es de suma importancia para saber el costo de servicio que se está generando para dar precio de servicio incluyendo el margen de contribución a favor de la empresa para que pueda generar más rentabilidad. Otro punto, podemos ver que los costos que se genera o que se incurren por cada unidad de transporte para tomar decisiones a futuro donde se pueda obtener más utilidad hay que dar solidez a los costos, entonces debido a ese punto de vista, al saber los costos que se generan por cada unidad de transporte se puede dar solidez para no generar tanto costo variable como costo fijo y así poder hacer crecer la utilidad de la empresa. Para el año 2018 observamos que la unidad de transporte de placa AKU-943, los costos tanto como de costos variables y los costos fijos haciendo un total de costo de producción, observamos que han aumentado, por ende a través de los elementos tanto como la mano de obra, como los costos indirectos de servicio y los suministros directos, aumentaron,

donde se puede hacer un análisis, por qué los costos han aumentado, tal es el ejemplo que para la unidad de transporte con placa T8M-875, sus costos de S/. 274,001.35 del 2018 han aumentado en comparación de los costos del año 2017 con S/. 263,857.84, por tal motivo se puede hacer un análisis del porqué han incrementado los costos por cada elemento tanto como para los costos indirectos de servicio, la mano de obra y los suministros directos, esto permite que la empresa puede determinar por qué el aumento de los costos, y qué es lo que tiene que reducir para que la empresa pueda tener mejor rentabilidad; siguiendo con el procedimiento una vez obtenido los costos de producción por cada unidad de transporte se puede determinar el costo de servicio por viaje y el costo de servicio por kilometraje, según el número de viajes totales que ha dado cada unidad transporte dentro de ese año y los kilómetros que ha recorrido cada unidad de transporte dentro del año 2018. En el año 2019 podemos observar que los costos de producción por cada unidad de transporte han sido menores en comparación del año 2018 a través de este diagnóstico de costeo de la empresa, calculando los costos de una manera más ordenada, se puede determinar porque los costos ha bajado de un año a otro, dar un análisis por cada elemento de los costos de producción, tal es así que para el año 2020 los costos de producción han aumentado de una manera drástica, esto se debe a que por tal motivo evidente, los costos aumentaron debido a la pandemia que no se esperaba y muy aparte que la empresa no estaba preparada para poder realizar sus funciones de manera normal, es por ende que los costos de producción por cada unidad de transporte han aumentado, con el mismo procedimiento para el año 2019 y 2020, una vez obtenido el costo de producción podemos determinar el costo de servicio por viaje según el número de viajes que ha dado cada unidad de transporte y el número total de kilómetros para saber el costo del servicio por kilómetro que ha recorrido cada unidad de transporte. Este análisis sirve para que la empresa pueda determinar su costo de servicio por cada unidad de transporte y por ende establecer el precio del servicio que hace cada unidad de transporte para obtener una rentabilidad favorable según su margen de contribución que quiera obtener la empresa.

Tabla 29 Costo de servicio por viaje y por kilómetro por las dos rutas según la unidad de transporte al aplicar un sistema de costeo de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020.

2017					
Elementos del costo de servicio	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo Variable	140,708.21	159,874.40	166,861.77	164,338.71	149,066.41
Costo Fijo	80,394.65	66,361.21	62,445.53	56,485.93	21,208.80
Total Ruta 1	221,102.85	226,235.62	229,307.30	220,824.64	170,275.21
Costo Variable	87,765.48				
Costo Fijo	43,905.05				
Total Ruta 2	131,670.52	-	-	-	-
Total Ruta 1 y Ruta 2	352,773.38	226,235.62	229,307.30	220,824.64	170,275.21
Viajes	128	96	86.4	73.6	80
Costo de servicio por viaje	2,756.04	2,356.62	2,654.02	3,000.33	2,128.44
Kilometros	66721.6	33,984.00	30,019.20	25,488.00	28,320.00
Costo de servicio por kilometraje	5.29	6.66	7.64	8.66	6.01
2018					
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo Variable	161,599.73	151,566.55	190,399.23	188,544.84	170,108.48
Costo Fijo	111,878.51	92,205.26	85,669.29	70,440.73	68,595.02
Total Ruta 1	273,478.24	243,771.82	276,068.52	258,985.57	238,703.50
Costo Variable	101,505.56				
Costo Fijo	59,523.98				
Total Ruta 2	161,029.54	-	-	-	-
Total Ruta 1 y Ruta 2	434,507.78	243,771.82	276,068.52	258,985.57	238,703.50
Viajes	144.00	78.00	97.20	82.80	90.00
Costo de servicio por viaje	3,017.42	3,125.28	2,840.21	3,127.85	2,652.26
Kilometros	77,716.80	41,418.00	36,585.90	31,063.50	34,515.00
Costo de servicio por kilometraje	5.59	5.89	7.55	8.34	6.92
2019					
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo Variable	131914	149882	156433	154068	139750
Costo Fijo	147426.2796	197156.9772	65122.44146	59478.9843	57728.336
Total Ruta 1	279340.224	347039.229	221555.3499	213546.5257	197478.091
Costo Variable	82,280.14				

Costo Fijo	109,077.52				
Total Ruta 2	191,357.66	-	-	-	-
Total Ruta 1 y Ruta 2	470,697.88	347,039.23	221,555.35	213,546.53	197,478.09
Viajes	120	90	81	69	75
Costo de servicio por viaje	3,922.48	3,855.99	2,735.25	3,094.88	2,633.04
Kilometros	62,551.50	31,860.00	28,143.00	23,895.00	26,550.00
Costo de servicio por kilometraje	7.52	10.89	7.87	8.94	7.44
2020					
Costo Variable	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
	87943	99922	104289	102712	93167
Costo Fijo	122702.3314	176247.0556	46012.609	47299.26737	45654.246
Total Ruta 1	210644.961	276168.5568	150301.2146	150010.9616	138820.7493
Costo Variable	54,853.42				
Costo Fijo	96,715.55				
Total Ruta 2	151,568.97	-	-	-	-
Total Ruta 1 y Ruta 2	362,213.93	276,168.56	150,301.21	150,010.96	138,820.75
Viajes	80	60	54	46	50
Costo de servicio por viaje	4527.67	4602.81	2783.36	3261.11	2776.41
Kilometros	41701	21240	18762	15930	17700
Costo de servicio por kilometraje	8.69	13.00	8.01	9.42	7.84

Nota: En la tabla muestra el costo unitario de viaje y kilometro por ambas rutas por unidad de transporte al aplicar un sistema de costeo, realizado durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 29 podemos observar los cálculos respectivos del costo de servicio por viaje y por kilometraje según el sistema de costeo al aplicar dentro de los cuatro años analizados, primero se obtiene el costo variable total de cada unidad de transporte al igual que el costo fijo total para cada unidad de transporte, una vez obtenidos los montos podemos decir que la suma de ambos elementos, tenemos como resultado nuestro costo de producción tanto para la ruta uno como para la ruta 2, enfocándonos en el año 2017 podemos observar que la unidad de transporte con placa T5G-839 es el costo de producción más elevado en comparación de los otros cuatro unidades transportes con un monto de S/. 229,307.30 sólo dado para la ruta 1, ya que la ruta número 2 dicha unidad de transporte no hace el servicio respectivo; dentro de la ruta número 2, obtenemos que la unidad de transporte con placa AKU-943 es el único transporte que hace servicio con el cliente de Consorcio Minero, teniendo un costo de producción de S/. 131,670.52; una vez obtenido Los costos de producción por ambas rutas

hacemos un costo de producción total que tenemos que tomar la ruta número uno más la ruta número 2, obteniendo el costo de producción total por ambas rutas, una vez obtenido los costos de producción totales por cada unidad de transporte podemos hacer el cálculo correspondiente para determinar el costo de servicio por viaje y el costo de servicio por kilometraje, dentro de ello se obtiene los números de viajes totales que ha recorrido cada unidad de transporte según el año 2017, para poder dar el cálculo de cuánto en verdad ha generado el costo de servicio por cada viaje, y a su vez se puede decir que los kilómetros que ha recorrido cada unidad de transporte haciendo un total podemos determinar, según el cálculo en función del costo de producción saber cuánto es el costo de servicio por kilometraje, esto ayuda a la empresa de manera favorable porque permite identificar los costos reales que ha incurrido cada unidad de transporte según las rutas que hace para poder dar comparación con el diagnóstico de la empresa. Enfocándonos en el año 2018 podemos ver que en comparación con el año 2017, el costo de producción más elevado es para la unidad de transporte con placa AKU-943 con un monto de S/. 434,507.78 en comparación de las otras cuatro unidades de transporte, ya que ha generado menos costo. Con el mismo proceso para obtener el costo de servicio por viaje y el costo de servicio por kilometraje tenemos que hacer el cálculo de la división correspondiente del costo de producción entre el número de viajes totales que ha dado cada unidad de transporte para saber su costo de servicio por viaje, del mismo modo con los kilómetros recorridos haciendo un total para cada unidad de transporte que ha recorrido dentro del año 2018 para obtener el costo del servicio por kilometraje y hacer su comparación debida de los costos reales que han incurrido por cada unidad de transporte según la ruta. Del mismo modo para el año 2019 y 2020, podemos observar que la misma unidad de transporte en comparación con las otras unidades de transporte su costo de producción sumados por la ruta 1 con la ruta 2, tiende a ser mayor, esto se debe también a que la unidad de transporte con placa AKU-943 recorre dos rutas por lo tanto sus costos de producción tienen que ser mayor a las otras unidades de transporte, una vez obtenido estos costos de producción de todas las unidades de transporte, se puede dar el debido calculo entre el número de viajes totales que ha dado cada unidad de transporte para saber el costo de servicio por viaje que se ha generado y a su vez determinar el

costo de servicio de kilometraje por cada unidad de transporte, según los kilómetros que se ha recorrido; esto es de suma importancia para favorecer a la empresa en el tema de la rentabilidad para saber los costos reales que se incurren para determinar el costo de producción según la ruta que hace cada unidad de transporte para poder determinar la utilidad neta real que la empresa manifiesta. Una vez hecho los cálculos respectivos para cada unidad de transporte, según el año 2017 podemos decir que el costo de servicio por viaje más elevado es la unidad de transporte con placas de T5W-889 con un monto de S/. 3,000.33 en comparación con las otras unidades de transporte y el costo servicio por kilometraje también obtiene el grado más alto con un monto de S/. 8.66, en el año 2018 podemos ver que el costo de servicio por viaje más elevado es para la unidad de transporte con placa T5W-889 que del mismo modo para este año sigue siendo el costo de servicio por viaje más elevado con un monto de S/. 3,127.85 y su costo de servicio por kilometraje también tiende a ser el más elevado con un monto de S/. 8.34 en comparación con otras unidades de transporte. En el año 2019 podemos observar que el costo de servicio por viaje más elevado es la unidad de transporte con placa AKU-943 con un monto de S/. 3922.48 y el costo de servicio por kilometraje más elevado la obtiene la unidad de transporte con placas T8M-875 con un monto de S/. 10.89. Para el año 2020 el costo de servicio por viaje más elevado la obtiene la unidad de transporte con placa de T8M-875 con un monto de S/. 4602.81 y el costo de servicio por kilometraje más elevado es la misma unidad de transporte con un monto de S/. 13.00.

Tabla 30 Comparación de los costos unitarios (viaje y kilometro) entre el Diagnostico de la Empresa y el Sistema de Costeo al Aplicar de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020

2017										
Elementos del costo de servicio	Diagnóstico de la Empresa					Sistema de Costeo				
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo unitario de servicio por viaje	2,618.62	2,748.52	2,085.20	2,001.16	1,757.06	2,756.04	2,356.62	2,654.02	3,000.33	2,128.44
Costo unitario de servicio por kilometraje	5.02	7.76	6.00	5.78	4.96	5.29	6.66	7.64	8.66	6.01
2018										
Elementos del costo de servicio	Diagnóstico de la Empresa					Sistema de Costeo				
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo unitario de servicio por viaje	2,420.77	3,512.84	1,927.65	1,849.96	1,624.30	3,017.42	3,125.28	2,840.21	3,127.85	2,652.26
Costo unitario de servicio por kilometraje	4.49	6.62	5.12	4.93	4.24	5.59	5.89	7.55	8.34	6.92
2019										
Elementos del costo de servicio	Diagnóstico de la Empresa					Sistema de Costeo				
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo unitario de servicio por viaje	2,890.96	3,034.37	2,302.06	2,209.28	1,939.79	3,922.48	3,855.99	2,735.25	3,094.88	2,633.04
Costo unitario de servicio por kilometraje	5.55	8.57	6.63	6.38	5.48	7.52	10.89	7.87	8.94	7.44
2020										
Elementos del costo de servicio	Diagnóstico de la Empresa					Sistema de Costeo				
	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857	AKU-943	T8M-875	T5G-839	T5W-889	T7F-857
Costo unitario de servicio por viaje	7122.65	7475.97	5671.74	5443.14	4779.20	4527.67	4602.81	2783.36	3261.11	2776.41
Costo unitario de servicio por kilometraje	13.66	21.12	16.32	15.72	13.50	8.69	13.00	8.01	9.42	7.84

Nota: En la tabla muestra el costo unitario de viaje y kilometro por Diagnostico y Sistema de Costeo realizado durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 30 podemos observar la comparación que existe entre el diagnóstico de la empresa y el sistema de costeo queremos implementar de la de cada unidad de transporte según su costo de servicio por viaje y su costo de servicio por kilometraje, donde enfocarnos en el año 2017 podemos observar que en la unidad

de transporte con placa AKU-943 su costo de servicio por viaje es de S/.2618.62 mientras que en el sistema de costeo con la misma unidad de transporte su costo de servicio por viaje es de S/.2756.04, podemos ver que al realizar un sistema de costeo, su costo de servicio tiende a ser mayor que el diagnóstico de la empresa creando posibles cambios en el costo de producción, ara el año 2017 del mismo modo sucede con las otras unidades de transporte donde él sistema de costeo en función de la unidad de transporte con placa T8M-875 su costo de servicio por viaje es menor al costo del diagnóstico de la empresa teniendo posibles beneficios ya que su costo real es mayor que el costo presupuestado mediante el sistema de costeo, por otro lado para la unidad de transporte con placas de T5G-839 podemos ver que su costo de servicio es más elevado en el sistema de costeo que el diagnóstico de la empresa siendo favorable para la empresa ya que su costo real es menor que el costo presupuestado, dentro de la unidad de transporte con placa T5W-889 podemos ver que el costo de servicio por viaje es mayor en el sistema de costeo que el diagnóstico de la empresa con un monto de S/.3000.33 en comparación con S/. 2001.16 esto puede ser favorable para la empresa ya que el costeo real es mucho menor que el costeo presupuestado. Para el año 2018 con el mismo procedimiento podemos observar para unidad de transporte con placa AKU-943 en el sistema de costeo tiende a ser mayor con un monto de S/.3017.42 y el diagnóstico de la empresa de la misma unidad de transporte su costo de servicio por viaje es S/.2420.77 dónde es favorable para la empresa ya que su costo real es menor al costo presupuestado, del mismo modo sucede para las unidades de transporte con placa T5W 889 y T7F857 al igual que el de T5G 839 donde sus montos de su costo de servicio por viaje es menor que al costo presupuestado, siendo de manera favorable para la empresa, la única unidad de transporte que su costo de servicio por viaje es mucho mayor es en la unidad de transporte con placa T8M-875 su costo de diagnóstico de la empresa es de S/. 3,512.84 en comparación con el sistema de costeo es de S/. 3125.28 el costo real es mayor al costo presupuesto siendo de manera desfavorable para la empresa. El año 2019 podemos observar que las cinco unidades de transporte tienden a tener un costo de servicio por viaje menor en el tema del diagnóstico de la empresa en comparación con el sistema de costeo, esto es de manera favorable para la empresa porque los costos reales son mucho menores que los

costos presupuestados. En el año 2020 podemos identificar que dentro de las cinco unidades de transporte la empresa tiene un costo de manera desfavorable, debido a que 5 unidades de transporte tienen su costo real mucho mayor que el costo presupuestado esto afecta directamente a las utilidades de la empresa. Todo esto se aprobó en concepto del costo del servicio por viaje, ahora bien hablando del costo de servicio por kilometraje obtenemos que para el año 2017 en comparación del diagnóstico de la empresa con el sistema de costeo a implementar observamos que para las unidades de transporte con placa AKU 943, T5G 839, T5W 889 y T7F-857 son las unidades de transporte que tienen su costo del servicio por viaje de manera favorable para la empresa ya que el costo real es el diagnóstico de la empresa es menor que el costo presupuestado del sistema de costeo a implementar, mediante los montos tenemos S/.5.02 S/.6.00 S/.5.78 y s/.4.96 respectivamente, en comparación con el sistema de costo a implementar con las motos de S/.5.29 S/.7.64 S/.8.66 S/.6.01 según las unidades de transporte comparadas. Con respecto al año 2018 observamos el costo de servicio por kilometraje, las unidades de transporte con placas AKU 943, T5G 839, T5W 889 y T7F-857 son las unidades de transporte que tienden a ser favorables para la empresa, ya que su costo Real del diagnóstico de la empresa es menor que el costo presupuestado del sistema de costeo a implementar con los respectivos montos de S/.4.49 S/.5.12 S/.4.93 S/.4.24 respectivamente, en comparación con el sistema de costeo de S/.5.59 S/.7.55 S/.8.34 y S/.6.92 según las unidades de transporte planteadas. Con respecto a la unidad de transporte de T8M 875 su costo de servicio por kilometraje es de S/.6.62 en el diagnóstico de la empresa en comparación con el sistema de costeo que tiene un monto de S/.5.89 donde el costo real del diagnóstico de la empresa tiende a ser mayor que el costo presupuestado del sistema de costeo, esto es de manera desfavorable para la empresa. Con respecto al año 2019 en las 5 unidades de transporte tienen el costo más elevado en el diagnóstico de la empresa en comparación con el costo de servicio por kilometraje en el sistema de costeo con los montos de S/.5.55 S/.8.57 S/.6.63 S/.6.38 S/.5.48 respectivamente, con los montos del sistema de costeo de S/.7.52 S/.10.89 S/.7.87 S/.8.94 y S/.7.4 respectivamente, esto es de manera favorable para la empresa ya que sus costos reales son menores que el costeo a implementar.

Tabla 31 Comparación de las utilidades brutas según los costos de servicio, entre el Diagnostico de la Empresa y el Sistema de Costeo al Aplicar de la Empresa de Transporte G & S del año 2017 al 2020.

DIAGNOSTICO DE LA EMPRESA				
	2017	2018	2019	2020
Ingresos	2,505,600	2,656,800	2,436,000	1,624,000
Costos de servicio	1,067,052	1,109,323	1,104,399	1,813,988
Utilidad bruta	1,438,548	1,547,477	1,331,601	- 189,988
SISTEMA DE COSTEO				
	2017	2018	2019	2020
Ingresos	2,505,600	2,656,800	2,436,000	1,624,000
Costos de servicio	1,199,416	1,452,037	1,450,317	1,077,515
Utilidad bruta	1,306,184	1,204,763	985,683	546,485
Variación	132,364	342,714	345,918	-736,473

Nota: En la tabla muestra la comparación de las utilidades brutas entre el Diagnostico y Sistema de Costeo Absorbente realizado durante los años 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC.

En la tabla 31 podemos observar la comparación que hay entre las utilidades brutas del diagnóstico de la empresa y el sistema de costeo, por ende podemos determinar la variación que existe entre ambos elementos, esto se calcula mediante el diagnóstico de la empresa con los ingresos y sus costos de servicio reales y en relación al sistema de costeo con los ingresos reales pero con los costos de servicios según el sistema de costeo a implementar que se tiene por ruta en cada unidad de transporte, donde determinamos que para el año 2017 su variación de utilidad bruta entre el diagnóstico de la empresa y sistema de costeo tiene un des favoritismo debido a que en el diagnóstico de la empresa su utilidad bruta es mayor que la utilidad bruta del sistema de costeo donde en el diagnóstico de la empresa tiene una utilidad bruta de S/. 1,438,548 y la utilidad bruta del

sistema de costeo S/.1,306,184 por lo tanto su variación es de S/.132,364 siendo de manera favorable para la empresa ya que su utilidad bruta real es mucho mayor que su utilidad bruta presupuestada. Del mismo modo en el año 2018 la utilidad bruta del diagnóstico de la empresa es de S/.1,547,477 de utilidad bruta, el sistema de costeo es de S/.1,204,763 favorable para la empresa fue de S/.342,714 ya que utilidad bruta real es mucho mayor que la utilidad bruta presupuestada. En el año 2019 observamos que la utilidad bruta del diagnóstico de la empresa es de S/.1,331,600 y en la utilidad del sistema de costeo es de S/.985,683 variaciones de S/.345,918 de manera favorable para la empresa ya que su utilidad bruta real está por encima de la utilidad bruta presupuestada. Con respecto al año 2020 observamos que la utilidad bruta tiende a ser negativo de S/.189,988 y la utilidad bruta del sistema de costeo tiende a ser de manera positiva de S/.546,485 una variación negativa de S/.736,473 de manera desfavorable para la empresa ya que su utilidad bruta es de manera negativa real y su utilidad bruta presupuestada es de manera positiva. Las utilidades brutas reales quieren decir que es de manera favorable para la empresa, pero hablando en temas de contabilidad es manera desfavorable ya que implementar un sistema de costeo hace que la empresa tenga más costo elevado y por ende su costo de producción sea más elevado por lo tanto sus utilidades tienden a disminuir si no se lleva una buena contabilidad. Dentro este estado de resultados la utilidad bruta quiere decir que la empresa no está generando su rentabilidad de manera tan real ya que al hacer un sistema de costeo más a fondo hace que la empresa no esté generando un buen sistema de costeo a través de su diagnóstico.

Objetivo general: Determinar la incidencia del control de costos del servicio en la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020

Para efecto del desarrollo del presente objetivo después de haber desarrollado los objetivos específicos en la cual permitió determinar el costo de servicio y analizar la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020.

Tabla 32 Incidencia del control de costos de servicio al aplicar un sistema de costeo en la situación económica de la de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.

Situación económica				
Año	Rentabilidad sobre Activos	Rentabilidad sobre patrimonio	rentabilidad sobre activos fijos	Rentabilidad sobre ventas
2020	12.68%	62.67%	13.64%	16.57%
2019	29.69%	146.75%	31.94%	24.18%
2018	46.59%	167.41%	33.62%	21.74%
2017	47.86%	268.31%	49.99%	34.28%

Nota: En la tabla muestra los índices de porcentaje según los ratios de rentabilidad del 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 32 observamos la situación económica de la empresa de transportes G &S, en relación a los nuevos costos de producción según el sistema de costeo a implementar dando la siguiente interpretación. En el ratio de rentabilidad sobre activos podemos observar que para el año 2017 en los activos totales, las ventas correspondieron a 47.86% de cada sol invertido en activos totales género 0.4786 céntimos. Para el año 2018 vemos que con respecto a los activos totales las ventas correspondieron al 46.59%, es decir que por cada sol invertido en activos totales género 0.4659 céntimos. Lo mismo para el año 2019 dónde quiere decir que por cada sol invertido en activos totales se generó un beneficio de 0.2969 céntimos y para el año 2020 por cada sol invertido en activos totales se generó un beneficio de 0.1268 céntimos. En el siguiente ratio de rentabilidad sobre patrimonio analizamos los 4 años dando una comparación de efectividad más elevada que fue en el año 2017, donde en la empresa se implica que las utilidades netas correspondieron al 268.31% del patrimonio es decir que los socios o accionistas obtuvieron un rendimiento sobre la inversión del 268.31%, en relación con la rentabilidad sobre patrimonio más baja pero aún de manera eficiente para la empresa fue en el año 2020 donde la empresa obtuvo utilidades

netas correspondientes a 62.67% es decir que los socios o accionistas asegura un rendimiento sobre inversión del 69.77%. Con respecto a la rentabilidad sobre activos fijos comparando dentro a los 4 años el más eficiente fue en el año 2017 donde se dice que por cada sol invertido en activos fijos se generaron 0.49 9962 en venta o también que por cada Sol de activo fijo bruto género 0.4999 céntimos en ventas, por otro lado la rentabilidad sobre activos fijos más baja fue en el año 2020 pero siendo de todas maneras eficiente para la empresa, donde por cada son invertido en activos fijos se generaron 0.1364 céntimos. Por último en el ratio de rentabilidad sobre ventas el año más eficiente fue en el 2017 con un 34.28% se refiere a que la utilidad neta correspondió a 34.28% de las ventas netas por lo tanto se puede decir que por cada sol vendido generó un beneficio de 34.28% ó 0.3428 de utilidad neta y el año con menos eficiencia fue para el 2020 que ya todos sabemos qué motivo de la pandemia las ventas fueron bajas , y se dice que la utilidad neta correspondió al 16.57% de las ventas netas es decir que por cada sol vendido se generó un beneficio del 0.1657 céntimos de utilidad neta.

Tabla 33 Incidencia del control de costos de servicio al aplicar un sistema de costeo en la situación financiera de la de empresa de Transportes GYS Trujillo de los años 2017-2020.

Situación financiera					
Año	Solvencia		Liquidez		
	Endeudamiento corto plazo	Endeudamiento a largo plazo	Liquidez Corriente	Prueba Acida	Capital de trabajo
2020	0.11	0.70	1.69	1.69	164,253
2019	0.18	0.70	1.08	1.08	26,375
2018	0.20	0.52	1.32	1.32	83,250
2017	0.10	0.73	1.73	1.73	130,194

Nota: En la tabla muestra los índices de porcentaje según los ratios de solvencia y liquidez del 2017 al 2020 de la empresa Transporte GYS SAC

En la tabla 33 podemos observar la situación financiera de la empresa de transportes G&S, analizando los 4 años desde el 2017 hasta el 2020 según los cinco ratios. En el primer ratio tenemos el endeudamiento a corto plazo dónde observamos que la mayor solvencia que tiene la empresa es en el año 2018 donde se refiere a que esto implica que por cada sol que la empresa tiene invertido en activos 0.20 sentimos han sido financiados por los acreedores externos en cuanto al año con menos solvencia es en el año 2017, qué nos dice

que por cada sol que la empresa tiene invertido en activos, 0.10 céntimos han sido financiados por los deudores externos. En el segundo ratio de endeudamiento a largo plazo, el año con más solvencia económica es en el año 2017 dónde es el 73% del activo está financiado con recursos ajenos que son de largo plazo, asimismo cabe destacar que la empresa en este periodo ha optado por incrementar su financiamiento con recursos ajenos de largo plazo con respecto a los periodos posteriores. El año con menos solvencia es para el 2018 dónde podemos observar que el 52% del activo está siendo financiado con recursos de tercero de largo plazo. Asimismo se destaca que la empresa en este año ha optado por aumentar su financiamiento con recursos de terceros de largo plazo con respecto al año anterior y los años posteriores. En el tercer ratio de liquidez corriente podemos observar que el año con más liquidez que ha tenido la empresa es en el año 2017, donde se puede decir que la empresa ha cubierto en un 173% de sus obligaciones a corto plazo con sus activos corrientes, el año con menos liquidez es para el 2019 pero que también tiene eficiencia dando entender que la empresa puede cubrir en un 108% de sus inversiones a corto plazo con sus activos corrientes. En el cuarto ratio de prueba acida podemos determinar que dentro de los cuatro años, el año con más liquidez es en el año 2017, dónde nos indica que por cada sol que se debe a corto plazo se cuenta para pagar con 1.73 soles en activos corrientes, que es de fácil realización sin tener que recurrir a la venta de los inventarios, el año con menos liquidez en función de la prueba ácida es para el 2019 que por ser bajo en comparación con los 4 años no quiere decir que sea ineficiente ya que representa más de la unidad con 1.08 soles para poder pagarlo en activos corrientes sin tener que recurrir la venta de los inventarios. Y por último el ratio de capital de trabajo nos indica que en comparación de los 4 años analizados, el año con más liquidez con respecto al capital de trabajo es para el 2020 dónde nos indica que la empresa financia 164,253 soles de sus activos corrientes con pasivos a largo plazo y capital propio recordando que los activos están respaldados tanto como en pasivo como en patrimonio, por ende en esta resta se mira cuánto estaban respaldando los pasivos corrientes y ese resultado está siendo financiado por pasivo a largo plazo o por patrimonio a capital propio.

V. DISCUSIÓN

Se planteó el objetivo general, el determinar la incidencia del control de costos del servicio en la situación económica financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020. Según Estela (2018), después de un sistema de contabilizar los costos y los ingresos no operacionales, como los impuestos o la reserva legal. Esta utilidad es, a fin de cuentas, la que se distribuye efectivamente a los socios de la empresa. En la presente investigación se determinó que al implementar un sistema de control de costos de servicio, incide en mejorar la distribución de los costos del servicio, así la empresa obtendrá mejores resultados reales en la situación económica financiera, siendo de apoyo adecuado para la gerencia debido a que se elaborara información financiera real para saber el costo por Ruta que se genera. En el estudio realizado por Che Leon (2017), sobre la empresa de transportes Dorado SAC, de los periodos 2013 al 2015, coincide donde la estructura de costos del servicio que posee la empresa no es la apropiada, por la cual los costos del servicio son elevados, pero de ser el caso de aplicar una apropiada estructura la cual incidiera en la situación económica financiera de la empresa de manera real.

Se planteó como primer objetivo específico, el diagnosticar el sistema y estructura de costos de servicio de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020. Según Choy (2017), indicó que un sistema de costos implica identificar los costos que intervienen en la prestación del servicio a través de técnicas y procedimientos, los cuales se deben tener en cuenta al prestar el servicio, los suministros directos, la mano de obra y los costos indirectos de fabricación. De esta forma las empresas de transporte de carga podrán realizar un diagnóstico adecuado de su actual sistema y la estructura del costo que se maneja dentro de la empresa. En la presente investigación se determinó que existe un mal manejo del control de los costos según el diagnóstico de la empresa, siendo de apoyo deficiente para la gerencia porque se emite información financiera inadecuada, debido a que se costea por unidad de transporte, por otro lado, se estableció un sistema de costeo absorbente, donde se obtuvo un costeo más ordenado, el cual se distribuyó según los elementos de: suministro directos, mano de obra y costos indirectos del

servicio, dando como resultado los costos de producción según a la unidad de transporte, por lo que más adecuado sería en cómo implementar un sistema de costos en función por las rutas que realiza la empresa. En el estudio realizado por Tenesaca (2019) en estudió Costos y gastos de la empresa de servicio de transporte Trabsullonor SA, coinciden con estos resultados ya que indicó que la empresa tiene problemas en la determinación de los costos del servicio, siendo que los precios del mismo no son establecidos de acuerdo a ellos si no son fijados exclusivamente de acuerdo a la competencia y a criterio personal. Por su parte, los resultados de Ballena (2016), también coinciden ya que encontró que la empresa de Transporte Sánchez Polo de Ecuador, la empresa lleva un control de sus costos de forma empírica, en lo que, dentro de los costos del servicio, incluye costos que no están asociados directamente, de modo que todos los que agrupa al elemento seis, fueron enviados al costo del servicio. Dado esto, puede considerarse que el diagnóstico del sistema de costos de las empresas de transporte no permite identificar la estructura de costos del servicio como debería ser, y por medio de nuestros resultados se pudo realizar un post diagnostico que permitió identificar el costo de servicio por ruta de viaje.

Se planteó el segundo objetivo específico, el analizar la situación económica y financiera de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020. Según Zanw (2017) indica que: “La situación financiera es la liquidez con la que cuenta la empresa para hacer frente a sus pagos. La situación económica es la Solvencia con la que cuenta la empresa, lo cual se refleja en Estado de resultado. En la presenta investigación se encontró que la empresa tiene una situación económica positiva, según los resultados de rentabilidad, la empresa aunque no ha implementado el debido sistema de costeo de servicio, obtuvo mejores resultados económicos reales, y por parte de la situación financiera según los resultados, se evidencia que mediante los 5 ratios de solvencia económica, la empresa tiene liquidez óptima y endeudamiento menor, por otra parte, se puede decir que el actual sistema de costos que maneja la empresa al no determinarse correctamente, siendo como objeto de costeo a las unidades, donde no permite determinar correctamente la utilidad, porque lo real seria costear como objeto de costos a los servicios prestados de los clientes que sería la mejor forma y no global por

unidades. Por su parte Che Leon (2017) en su investigación sobre la empresa de transportes Dorado SAC, de los periodos 2013 al 2015, difiere porque no se tiene un apropiado sistema de costos, la cual incide de manera negativa en la situación económica financiera de la empresa. Y Flores (2019), en su estudio estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa de la empresa de Transporte Chiclayo, coincide demostrando que la empresa es rentable, sin embargo, se puede ver que, a mayor costo del servicio, menor utilidad y viceversa.

Se planteó el tercer objetivo específico, el analizar las desviaciones de los costos de servicio producto de la aplicación de un control eficiente de los costos de la empresa Transportes GYS Trujillo 2017-2020. Según Asset Management (2018), los indicadores económicos representan a las magnitudes que reflejan la evolución de la actividad económica. Considerando entre ellos a los costos de servicios, en relación con los beneficios por sus ingresos, ya sean estos la rentabilidad operativa y neta del ejercicio. En la presente investigación se determinó las desviaciones según el sistema de costeo que se implementó, modificando los costos de producción, como consecuencia se contrajo incidencias en el estado de resultados tanto en la utilidad bruta como en la utilidad neta, al afectar en dichas utilidades, también se incidió en el estado de situación financiera, enfocándose más en el Patrimonio en función a los resultados del ejercicio. En el estudio realizado por Lopez (2019), Influencia del costo de servicio de transporte Flores Hermanos S.R.L de los periodos 2015 al 2017 de Tacna, difiere debido a que los años analizados en los costos y gastos han crecido en conjunto con la utilidad generada y que los costos indirectos y los gastos indirectos han sido los que han tendido una pendiente creciente.

VI. CONCLUSIONES

Se concluye, que la incidencia es de manera positiva, debido a que, al implementar un sistema de costos por Ruta, se pudo determinar que Ruta es la que genera más utilidad, más costo, más liquidez y endeudamiento.

Se concluye que la empresa de Transportes GYS, manejaba un sistema de costeo absorbente lo cual no era favorable para la gerencia debido a que no se manejaba una información financiera real, estos costos incurridos se clasificaron de la siguiente manera: suministros directos, mano de obra y costos indirectos del servicio; según la unidad de transporte.

Se concluye obteniendo mediante los ratios de solvencia y de rentabilidad, la situación económica financiera no real a través el sistema de costeo por diagnóstico de la empresa, pudiendo determinar el grado de porcentaje con la cual la empresa cuenta por cada año analizado, teniendo como resultados no ajustados a la realidad.

Se concluye que mediante la comparación entre el diagnóstico de la empresa y el sistema de costeo al aplicar, se pudo determinar las desviaciones tanto para el costo unitario como para la utilidad bruta.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda a la gerencia implementar el sistema de costeo por ruta para que pueda determinar las incidencias reales que se ven reflejadas en la Situación Financiera Económica de la empresa de Transportes GYS, mediante los ratios de solvencia, endeudamiento y rentabilidad.

Se recomienda a la gerencia manejar un sistema de costeo por ruta para poder determinar la información financiera real de la empresa y poder tomar decisiones a corto y largo plazo para mejorar la rentabilidad de la empresa.

Se recomienda a la empresa al implementar el sistema de costeo por ruta se va a poder determinar la información financiera real ya sea ara el Balance General y Estado de Resultados para poder determinar los índices adecuados mediante los ratios de solvencia, endeudamiento y rentabilidad para poder analizarlos y ver el estado real de la empresa.

Se recomienda implementar el sistema de costeo por Ruta, para poder dar análisis y énfasis a las desviaciones que se debe tener en cuenta, para poder dar información financiera precisa y clara, y observar las utilidades reales que se están generando.

REFERENCIAS

- Achata J. (2019). Evaluación del costo de servicio e incidencia en los resultados económicos de la empresa de transporte de carga Nayaka S.R.L. de la ciudad de Puno, periodos 2015 y 2016. Universidad Nacional del Altiplano. Puno
- Achata Mamani, E. (2002). Análisis de costos y determinación de la rentabilidad en la empresa de transportes terrestre de carga internacional Reitrans Perú Bolivia S.R.Ltda. (Tesis de Pregrado). Puno.
- Álvarez, C. y Grajales, J. (2015). Diseño de la estructura de costos del servicio de transporte para el cálculo del precio óptimo en base al wacc (costo promedio ponderado de capital) aplicado en la empresa Icoltrans S.A.S. Recuperado de: http://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/3514/TG_EGFE_51.pdf?sequence=1
- Alfares, H. (2014). Production-inventory system with finite production rate, stockdependent demand, and variable holding cost. RAIRO: Recherche Opérationnelle, 48(1), 135-150.
- Aruquipa J. (2016). Transporte de carga y sus efectos económicos en el sector de transporte en Bolivia. Universidad Mayor de San Andrés.
- Amagua, S. (2018). Propuesta de un Sistema de Costos ABC para la Empresa Transasia Pacific S.A. (Tesis pregrado). Recuperado de <http://repositorio.espe.edu.ec/xmlui/handle/21000/5551>
- Armstrong, P. (2017). The Cost of Activity-based Management. Organization and Society, 27(1-2), 99-120. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0361-3682\(99\)00031-8](https://doi.org/10.1016/S0361-3682(99)00031-8)
- Asadabadi, M. (2016). A revision on EOQ/JIT indifference points. International Journal of Industrial Engineering Computations, 6(3), 305-314.
- Ballena, I. (2017). En su tesis titulada: Costo de servicio y su influencia en la rentabilidad de la empresa de transportes turismo señor de Huamantanga SRL, Chiclayo 2016. Recuperado de:

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/10173/ballena_ai.pdf?sequence=1

- Barbero J., Fiadone R. y Millán M. (2020). Automotive Cargo Transportation in America Latina. Banco Interamericano de Desarrollo
- Boehm, B., & Turner, R. (2005). Management Challenges to Implementing Agile Processes in Traditional Development Organizations. IEEE Software, 22(5), 30-39. <http://doi.org/10.1109/MS.2005.129>
- Blecher, C. (2019). The influence of uncertainty on the standard-setting decision between fair value and historical cost accounting under asymmetric information. Review of Quantitative Finance and Accounting, 53(1), 47+. Retrieved from <https://link.gale.com/apps/doc/A588091202/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=592aa9ae>
- Calderon F. (2019). Estructura de costos del servicio para determinar la utilidad operativa de la empresa de Transportes Chiclayo S.A., 2018. Universidad Cesar Vallejo
- Cuevas, C. (2010). Contabilidad de costos. (3ª Ed.). Colombia: Pearson Educación.
- Concytec (2018). Resolución de Presidencia N° 215-2018-CONCYTEC-P "Formalizan la aprobación del "Reglamento de Calificación, Clasificación y Registro de los Investigadores del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica - SINACYT". Publicado el 25 de noviembre de 2018. Recuperado de <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/formalizan-la-aprobacion-del-reglamento-de-calificacion-cl-resolucion-n-215-2018-concytec-p-1716352-1>
- Coello, A. (2015). Ratios Financieros. Recuperado de: http://aempresarial.com/servicios/revista/336_9_ECQEIWHCPBRBKXJFTCQDFROQGYNYCDJHGALOXSRMUJJOEHXKAAA

- Chambergo Guillermo, I. (2012). Sistema de costos, diseño e implementación en las empresas de servicios, comerciales e industriales. Perú: Instituto Pacífico SAC.
- Choquesaca Pacheco, E. C., & Lara Sánchez, J. E. (2017). Costos de Servicios de TRansporte de Carga y Fijación de los fletes de la empresa de Transporte de carga Leiva H. E.I.R.L. - Cusco, periodo 2016 (Tesis de pregrado). Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Choy, E. (2012). The dilemma of costs on business services. Recuperado de: <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/3852/3085>.
- Choy, E. (2012). The dilemma of costs on business services. Recuperado de: <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/3852/3085>.
- Cabrera, M. (2018). Cost accounting in the production of goods and services Updated Literature review (2010 -2018). Revista de Investigación en Administración, Contabilidad, Economía y Sociedad, Vol.6(Num.9), 4.
- Flores G. y Valdivieso T. (2019). Determinación del costo de servicio en la empresa de transportes de carga Juterza Distribuciones y Servicios S.R.L., Chimbote – 2019. Universidad Cesar Vallejo
- Gonzales M y Jimenez H. (2019). Comportamiento del costo de servicios al aplicar el método de costeo ABC a la empresa de Transportes y Servicios Generales Lelivic S.A.C. al año 2014–2015. Universidad Privada del Norte.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2016). Metodología de la investigación (6ª ed.). México D. F.: McGraw Hill.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. (2020). INEI. Obtenido de <http://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/sector-statistics/>
- Instituto Nacional de estadística e informática (INEI) (2020). Sector transporte, almacenamiento, correo y mensajería creció 1,6% en agosto 2020

- Llerena D. (2018). Análisis de la rentabilidad económica de una empresa de transporte de carga en la ciudad de Trujillo, periodo 2016. Universidad Privada del Norte.
- Khan, M. & Jain, P. (2007) "Cost Accounting". Nueva York, McGraw- Hill Education
- Leyva, D. (2014). Methodology for designing and implementing a management system for quality cost in Cuban transportation companies. Vol.XX(Num.2), 4. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=181531232003>
- Leyva, D. (2014). Methodology for designing and implementing a management system for quality cost in Cuban transportation companies. Vol.XX(Num.2), 4. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=181531232003>
- López Betancourt, H. F. (2011). Estructura y Asignación del costo total del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corata, en la empresa de Transporte La Misericordia S.A.C. del departamento de Lambayeque (Tesis de Pregrado). Chiclayo: Universidad Católica Santo Toribio de Mongrovejo.
- Mejía Argueta C, Higuera Salazar, K (2020). Costo de servir como variable de decisión estratégica en el diseño de estrategias de atención a canales de mercados emergentes, Estudios Gerenciales, Volume 31, Issue 134. Pages 50-61,ISSN 0123-5923,<https://doi.org/10.1016/j.estger.2014.08.006>.(<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0123592314001818>)
- Molina, D. (2008). Bilateral Transport Cost, Infrastructure, Common Bilateral Ties and Political Stability. Revista de Economía del Rosario, Vol.11(Num.2), 221. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=509555111002>
- Morejon, Y., Iglesias, C., & León , J. (2015). It influences of the transportation distance and the number of means of transport in the stability. Revista Ciencias Técnicas Agropecuarias, Vol.24(Num.3), 40. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=93241559006>

- Mendez Alvarez, C. (2001). Metodología. Guía para la elaboración de Diseños de Investigación en Economía, Administración y Ciencias Contables, Segunda Edición. Colombia: Mac Graw Hill. Obtenido de <http://docplayer.es/7608671-Finanzas-i-cuaderno-de-apuntes-lae-carlos-gutierrez-reynaga.html>
- Potkány, M. (2017). Cost reporting of the transport company and its use in decisionmaking. *Procedia Engineering*, 192(2017), 731-736.
- Pabón, H. (2014). Fundamento de costos. México: Alfaomega Grupo Editor S.A
- Rincón, C. y Villarreal, F. (2014). Costos, decisiones empresariales. (2ª Ed.). Bogotá: Ecoe Ediciones
- Rajabi, M. (2016). A Revision on Cost Elements of the EOQ Model. *Studies in Business and Economics*, 11(1). Recovered from <https://www.researchgate.net/publication/322789560>
- Rojas, R. (2017). Sistemas de Costos (Un proceso para su implementación). (1º Edición). Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Sede Manizales.
- Rojas, R. (2017). Sistemas de costos un proceso para su implementación. Universidad nacional de Colombia sede Manizales. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6824/5/97895882800907.pdf>
- Sokolov, A. Y., & Bismukhametova, C. Z. (2016). Accounting for overheads in Russia: historical aspects. *Academy of Marketing Studies Journal*, 20, 115+. Retrieved from <https://link.gale.com/apps/doc/A500134188/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=5f7fc670>
- Sokolov, A. Y., & Bismukhametova, C. Z. (1 de Mar de 2016). (A. o. Journal, Ed.) Accounting for overheads in Russia: historical aspects, 20. Obtenido de <https://link.gale.com/apps/doc/A500134188/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=5f7fc670>
- Spence Jay, S. (1 de Mar de 2015). Implementing a trustworthy cost-accounting model. (H. F. Association, Ed.) *Healthcare Financial Management*, 69(3). Obtenido de

<https://link.gale.com/apps/doc/A406709671/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=636e0da9>

Spence, J., & Seargeant, D. (2015). Implementing a trustworthy cost-accounting model. *Healthcare Financial Management*, 69(3), 84+. Retrieved from <https://link.gale.com/apps/doc/A406709671/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=636e0da9>

Statista Reseachers & Analysis (2020). Ranking of the World's Largest Transport and Logistics Companies by Market Value as of June 2020.

Spence, J., & Seargeant, D. (2015). Implementing a trustworthy cost-accounting model. *Healthcare Financial Management*, 69(3), 84+. Retrieved from <https://link.gale.com/apps/doc/A406709671/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=636e0da9>

Sanchez, D., Carrasco, D., & Suárez, H. (2017). The structure of the cost of the service in urban transport companies: The Coatuc Project - A proposal for a cost observatory for the sector. *Accounting Universe Vol 3*, Núm. 1, 112-128. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=117016559008>

Sokolov, A. Y., & Bismukhametova, C. Z. (2016). Accounting for overheads in Russia: historical aspects. *Academy of Marketing Studies Journal*, 20, 115+. Retrieved from <https://link.gale.com/apps/doc/A500134188/AONE?u=univcv&sid=AONE&xid=5f7fc670>

Tenesaca, M. (2019). *COSTOS Y GASTOS DE LA EMPRESA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TRANSULLOMOR S.A.* Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, Ecuador

Torres, C., Malta, N., & Arriagada, R. (2019). Methodology to quantify costs of distribution of drinking water. *Ingeniería Industria*, Vol.XL(Num.1), 88. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360458834009>

Villegas, Marroquin, Del Castillo, Sanchez. (2011). *Teoría y Praxis de la Investigación Científica*. Lima, Peru: San Marcos E.I.R.L.

Zamora, América Y Pedraza , Oscar H.(32017).El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. Journal of Economics, Finance and Administrative Science 2017, vol.18, n.35, pp.108-118. ISSN 2077-1886.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	indicadores	Escala / niveles de medición
Costos de Servicio	Zevallos (2017), define que “el costo de servicio, es el reconocimiento de los costos derivados de la prestación de servicios de actividades comunes u ordinarias, las cuales requieren de cierta técnica y procedimiento; y para lo cual se debe tomar en cuenta todos los gastos como: personal, insumos y otros recursos utilizados para brindar dicho servicio, que se va a caracterizar por ser intangible y de consumo inmediato, (pág. 5)	Los costos de servicio están representados por los suministros directos, la mano de obra y los costos indirectos del servicio, los cuales serán medidos con la técnica de análisis documental, mediante el uso de una guía documental, donde se puedan extraer el detalle de los indicadores y los costos representativos de cada uno de ellos, para ser debidamente agrupado según las dimensiones.	Suministros Directos	Combustibles Lubricantes Repuestos	Razón
			Mano de obra	Sueldos Beneficios sociales	
			Costos indirectos de servicios	Seguros Peajes Alquileres Mano de obra indirecta Depreciación	
Situación económica financiera	<p>Apaza (2017) indicó que la situación económica de una empresa es la capacidad que tiene la misma para generar resultados positivos, pero esto no es situación económica, esto es rentabilidad de la empresa. Situación económica, hace referencia al patrimonio de la persona, empresa o sociedad en su conjunto, es decir, a la cantidad de bienes y activos que posee y que les pertenecen.</p> <p>Ordoñez (2018) La Situación financiera consiste en ver si la empresa ha distribuido adecuadamente sus activos y pasivos para estar en condiciones de cumplir con el pago de sus obligaciones y compromisos, dentro de los plazos establecidos, sin dificultades y continua con sus actividades normalmente.</p>	La situación económica financiera está representada por los índices de liquidez, solvencia Situación económica está representada por los índices de rentabilidad	Liquidez	Liquidez corriente Prueba acida Capital de trabajo	Razón
			Solvencia	Endeudamiento a corto plazo Endeudamiento a largo plazo	
			Rentabilidad	Rentabilidad sobre activos Rentabilidad sobre patrimonio	

Anexo 3: Instrumento de recolección de datos

Ficha de Registro de Costos del servicio

Elemento del costo		Indicador	2017	2018	2019	2020
Suministros Directos	Combustibles Lubricantes Repuestos					
Mano de obra	Sueldos Beneficios sociales					
Costos indirectos de servicios	Seguros Peajes Alquileres Mano de obra indirecta Depreciación					
Costo Total del servicio						

Ficha de Registro de Situación financiera y económica

Situación Económica	2017	2018	2019	2020	Situación Financiera	2017	2018	2019	2020
Margen de utilidad operativa					Solvencia Endeudamiento a corto plazo Endeudamiento a largo plazo				
Margen utilidad neta					Liquidez Liquidez corriente Prueba Acida				
Rentabilidad económica									
Rentabilidad financiera									
					Solvencia				
Rentabilidad					Liquidez				

Anexo 4: Validación de Instrumentos

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LAS DIMENSIONES E INDICADORES

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSION 1: Suministros Directos							
1	Combustibles	x		x		x		
2	Lubricantes	x		x		x		
3	Repuestos	x		x		x		
	DIMENSION 2: Mano de obra	Si	No	Si	No	Si	No	
4	Sueldos							
5	Beneficios Sociales							
	DIMENSION 3: Costos Indirectos de Servicios	Si	No	Si	No	Si	No	
6	Seguros	x		x		x		
7	Peajes	x		x		x		
8	Alquileres	x		x		x		
9	Mano de obra directa	x		x		x		
10	Depreciación	x		x		x		
	DIMENSION 4: Liquidez	Si	No	Si	No	Si	No	
11	Liquidez corriente	x		x		x		
12	Prueba ácida	x		x		x		
13	Capital de trabajo	x		x		x		
	DIMENSION 5: Solvencia	Si	No	Si	No	Si	No	
14	Endeudamiento a corto plazo	x		x		x		
15	Endeudamiento a largo plazo	x		x		x		
	DIMENSION 6: Rentabilidad	Si	No	Si	No	Si	No	
16	Rentabilidad sobre activos	x		x		x		
17	Rentabilidad sobre patrimonio	x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): La matriz si presenta suficiencia para el desarrollo de la investigación.

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** [☒] **Aplicable después de corregir** [] **No aplicable** []

Apellidos y nombres del juez validador: Sara Isabel Cabanillas Nãño DNI: 18859301

Especialidad del validador: Asesora Tributaria/Doctorado en Contabilidad y Finanzas

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

31 de Mayo del 2021


Dra. Sara Isabel Cabanillas Nãño
C.R.C. N.º 82 - 3172

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LAS DIMENSIONES E INDICADORES

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSION 1: Suministros Directos							
1	Combustibles	x		x		x		
2	Lubricantes	x		x		x		
3	Repuestos	x		x		x		
	DIMENSION 2: Mano de obra	Si	No	Si	No	Si	No	
4	Sueldos							
5	Beneficios Sociales							
	DIMENSION 3: Costos Indirectos de Servicios	Si	No	Si	No	Si	No	
6	Seguros	x		x		x		
7	Peajes	x		x		x		
8	Alquileres	x		x		x		
9	Mano de obra directa	x		x		x		
10	Depreciación	x		x		x		
	DIMENSION 4: Liquidez	Si	No	Si	No	Si	No	
11	Liquidez corriente	x		x		x		
12	Prueba ácida	x		x		x		
13	Capital de trabajo	x		x		x		
	DIMENSION 5: Solvencia	Si	No	Si	No	Si	No	
14	Endeudamiento a corto plazo	x		x		x		
15	Endeudamiento a largo plazo	x		x		x		
	DIMENSION 6: Rentabilidad	Si	No	Si	No	Si	No	
16	Rentabilidad sobre activos	x		x		x		
17	Rentabilidad sobre patrimonio	x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Las dimensiones y sus indicadores si corresponden a la presente investigación, representando la suficiencia adecuada para su análisis y desarrollo.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [x] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. CPC. Juliana Jenifer Murugarra Abanto DNI: 70288276

Especialidad del validador: Contadora Pública colegiada.

31 de Mayo del 2021

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión


CPC Juliana J. Murugarra Abanto
N° Matrícula 02-19264

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LAS DIMENSIONES E INDICADORES

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
	DIMENSION 1: Suministros Directos	SI	No	SI	No	SI	No	
1	Combustibles	x		x		x		
2	Lubricantes	x		x		x		
3	Repuestos	x		x		x		
	DIMENSION 2: Mano de obra	SI	No	SI	No	SI	No	
4	Sueldos							
5	Beneficios Sociales							
	DIMENSION 3: Costos Indirectos de Servicios	SI	No	SI	No	SI	No	
6	Seguros	x		x		x		
7	Peajes	x		x		x		
8	Alquileres	x		x		x		
9	Mano de obra directa	x		x		x		
10	Depreciación	x		x		x		
	DIMENSION 4: Liquidez	SI	No	SI	No	SI	No	
11	Liquidez corriente	x		x		x		
12	Prueba ácida	x		x		x		
13	Capital de trabajo	x		x		x		
	DIMENSION 5: Solvencia	SI	No	SI	No	SI	No	
14	Endeudamiento a corto plazo	x		x		x		
15	Endeudamiento a largo plazo	x		x		x		
	DIMENSION 6: Rentabilidad	SI	No	SI	No	SI	No	
16	Rentabilidad sobre activos	x		x		x		
17	Rentabilidad sobre patrimonio	x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Las dimensiones y sus indicadores si corresponden a la presente investigación, representando la suficiencia.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [☒] Aplicable después de corregir [☐] No aplicable [☐]

Apellidos y nombres del juez validador. Mg. Katy Da Cruz Moreno DNI: 00095234

Especialidad del validador: Magister Tributación.

31 de Mayo del 2021

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar el componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.


Firma del Experto Informante.

Anexo 5: Carta de presentación



Trujillo, 25 de junio de 2021

CARTA No.277-2021-UCV-VA-FCE/D

Señora:
ANGELICA SUSANA GARCIA ARANDA
GERENTE GENERAL
EMPRESA DE TRANSPORTES GYS

Presente.-

Es grato dirigirme a usted para saludarlo a nombre de la Universidad César Vallejo, y a la vez manifestarle que, dentro de la programación silábica de las asignaturas de la Escuela Profesional de CONTABILIDAD, se contempla la realización de visitas empresariales con fines de estudio.

En tal sentido, considerando la relevancia de su organización, solicito su colaboración, para que la estudiante Contreras Valverde Lesly Frida Lowroey, pueda solicitar y obtener la información necesaria para poder desarrollar su trabajo de Investigación y/o Informe de tesis sobre sobre "Control de los Costos del Servicio y su Incidencia en la Situación Económica y Financiera en Transportes GYS Trujillo 2017-2020".

Agradeciéndole anticipadamente por vuestro apoyo en favor de la formación profesional de los estudiantes, hago propicia la oportunidad para expresar las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,



DRA. JAELE PEÑA ROMERO
DECANA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

Anexo 6: Carta de Aceptación



AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN Y DIFUSIÓN DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Por medio del presente documento, Yo GARCIA ARANDA ANGELICA SUSANA, identificado con DNI N° 71002013 y representante legal de TRANSPORTE GYS SAC autorizo a Contreras Valverde, Lesly Frida Lowroey identificado con DNI N° 77057024 a realizar la investigación titulada: "Control de los Costos del Servicio y su incidencia en la Situación Económica y Financiera en Transportes GYS Trujillo 2017-2020" y a difundir los resultados de la investigación utilizando el nombre de TRANSPORTE GYS SAC.

Trujillo, 10 de octubre de 2020

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Angelica Susana Garcia Aranda', is written over a horizontal line.

GARCIA ARANDA ANGELICA SUSANA

DNI N° 71002013

GERENTE GENERALTRANSPORTE GYS SAC



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, POMA SANCHEZ LUIS ALBERTO, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "CONTROL DE LOS COSTOS DEL SERVICIO Y SU INCIDENCIA EN LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LA EMPRESA TRANSPORTES GYS TRUJILLO 2017-2020", cuyo autor es CONTRERAS VALVERDE LESLY FRIDA LOWROEY, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TRUJILLO, 17 de Julio del 2021

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
POMA SANCHEZ LUIS ALBERTO DNI: 17880195 ORCID 0000-0002-5202-7841	Firmado digitalmente por: LPOMAS27 el 17-07-2021 12:24:06

Código documento Trilce: TRI - 0133829